

LAS CIUDADES EN LA HISTORIA

EDUARDO KINGMAN GARCES

Coordinador

Lucas Achig/Jorge Benavides S./Adrian Carrasco/

José Luis Coraggio/Claudio Cordero/

María Eugenia Castelo/Manuel Chiriboga/Inés del Pino/

Rosa Ferrín/Ana María Goetschel/Henry Godard/

Iván González/Ramón Gutiérrez/César Hermida Bustos/

Eduardo F. Kingman G./Nicolás Kingman R./

Fernando Landívar/Carlos Larrea/Cecilia Mantilla/

Rubén Moreira/Martha Moscoso/Antonio Narváez/

Alfonso Ortiz/Carlos Ortiz/Galo Ramón/

Victor Hugo Torres/Gaitán Villavicencio.

LAS CIUDADES EN LA HISTORIA

Coordinador: Eduardo Kingman Garcés

Primera Edición: CIUDAD, 1989

Copyright: CIUDAD

Quito, Ecuador, 1989

Portada: CIUDAD. Dibujo tomado de "Ciudades del Antiguo Perú".
Ilustraciones de Huamán Poma. México, 1984.

307.76 Kingman Garcés, Eduardo.(Coordinador)

K 927c Las ciudades en la Historia. CIUDAD,
Quito, 1989, 456p.

/HISTORIA // ASENTAMIENTOS HUMANOS/

/CIUDADES INTERMEDIAS // VIDA COTIDIANA/.



Este libro se terminó de imprimir en octubre de 1989
en los talleres del Centro de Investigaciones CIUDAD.

INDICE

Presentación	7
Introducción	9

1. VISIONES DE CONJUNTO

Quito: La conquista del territorio de la ciudad <i>Antonio Narvaez</i>	25
Los municipios ecuatorianos: historia de una derrota <i>Víctor Hugo Torres</i>	45
La reconstrucción histórica de procesos de transición social <i>José Luis Coraggio</i>	59

2. LOS ASENTAMIENTOS ANDINOS

El territorio y los asentamientos en las sociedades norandinas <i>Galo Ramón</i>	81
Características de la arquitectura prehispánica del Ecuador <i>Inés del Pino</i>	135

3. CIUDADES Y PROCESO COLONIAL

Visión general de las fundaciones y del urbanismo colonial español en el territorio de la antigua Audiencia de Quito <i>Alfonso Ortiz Crespo</i>	161
El urbanismo en el Ecuador: los orígenes de Quito <i>Jorge Benavides Solís</i>	187
Los orígenes urbanos de Cuenca <i>Iván González</i>	207

4. CIUDADES Y TRANSICION

Ecuador.- Transformaciones urbanas y arquitectónicas en la primera mitad del siglo XX <i>Rubén Moreira</i>	233
Ciudad y campo en la costa durante el período cacaotero <i>Manuel Chiriboga</i>	249

La nueva Guayaquil entre la utopía y la modelística <i>Ramón Gitiérrez</i>	257
Rol del capital comercial y usurario en el desarrollo de Bahía de Caráquez <i>Rosa Ferrín Schettini</i>	269

5. LAS CIUDADES INTERMEDIAS

Modernización agrícola y debilidad del poder municipal: El caso de Quevedo <i>Gaitán Villavicencio / Henry Godard</i>	297
El proceso de crecimiento urbano de Macas <i>Lucas Achig / Fernando Landívar</i>	311
Agroexportación y estructura social en Machala 1948 - 1984 <i>Carlos Larrea Maldonado</i>	325

6. CIUDADES Y MUNDO INDIGENA

Indígenas y ciudades en el siglo XVI <i>Martha Moscoso</i>	343
Obras públicas y fuerza de trabajo indígena (El caso de la Provin- cia de Pichincha) <i>Eduardo Francisco Kingman G. / Ana María Goetchel / Cecilia Mantilla</i>	357

7. CIUDAD Y VIDA COTIDIANA

Los hospitales de Quito. Caracterización histórico geográfica <i>César Hermida Bustos / María Eugenia Castelo</i>	387
La participación de los indígenas en las obras públicas y los ser- vicios de la ciudad de Quito en el último tercio del siglo XX <i>Ana María Goetchel / Eduardo Kingman</i>	397
Riobamba en la primera mitad del siglo XX <i>Carlos Ortiz Arellano</i>	405
El humor de los quiteños <i>Nicolás Kingman</i>	419
Testimonio de la transición de una sociedad patriarcal a la sociedad burguesa en Cuenca: "La Escoba" <i>Adrian Carrasco Vintimilla / Claudio Cordero Espinosa</i>	423

LA NUEVA GUAYAQUIL ENTRE LA UTOPIA Y LA MODELISTICA

Ramón Gutiérrez

INTRODUCCION

La independencia política americana no alteró determinadas formas de la dependencia económica y cultural del continente.

La fragmentación geopolítica de nuestra América fue fomentada y alentada por nuestros nuevos tutores convertidos en prestamistas culturales o bancarios.¹

Una de las modalidades esenciales de la dependencia es la emisión del conocimiento de lo propio y ella deviene del complejo de inferioridad fomentado que implica despreñar lo nuestro y ensalzar lo foráneo.

La dialéctica de la ecuación "civilización (Europea)-barbarie (España-América)" nos entregó inermes a esta categoría de pensamiento declamatorio donde las palabras mágicas del "progreso" y la "modernidad" arrasaban las defensas culturales americanas.

Sin embargo en algunos casos fue necesario cambiar hasta los componentes de la población mediante millones de inmigrantes europeos para ejecutar el proyecto dependiente y la articulación económica y cultural con las potencias europeas fundamentalmente con Inglaterra y Francia.

Uno de los caminos del pensamiento adoptados para destruir la base cultural fue el negar la realidad y partir de la modelística. Esta actitud antihistórica se explicitaba en la medida que la historia era una historia odiosa y que el pensamiento iluminista visualizaba modelos perfectos del "debe ser" que cubrían las apetencias del "no ser" como se era.

Esta negación de la realidad, una forma de evasión hacia adelante, se manifestó en propuestas urbanísticas utópicas, que van desde las

1 Gutiérrez, Ramón. *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Ed. Cátedra. Madrid. 1983.

ciudades soñadas por Bolívar y Miranda hasta los desvelos de Sarmiento en su Argirópolis o en la "ciudad anarquista Americana" de Quiroule.²

El pensar una nueva traza de ciudad existente ya se había ensayado en 1828 en Buenos Aires, por profesionales ingleses, donde desde años antes se ensayaban ensanches sobre el Río de la Plata soslayando la inmensidad del territorio disponible, en una de las precursoras empresas especulativas de tierras... flotantes.³

La ecuación especulación y utopía que parece casi antinómica sin embargo dio pingües ganancias en la gestión de empresas imposibles que dejó buenos dividendos a sus inventores y un tendal de pérdidas económicas a los inversores.

La crisis finisecular marcada por la especulación financiera en la Argentina es una buena demostración de la conjugación de utópicos proyectos de explotaciones mineras, ciudades termales, balnearios de invierno, canales transocéanicos, ferrocarriles insólitos y otras panaceas que continuaron vendiéndose hasta avanzado nuestro siglo.

Aún ejemplos recientes como "la ciudad en la mitad del mundo" única del universo donde no vive nadie, marca la referencia y la articulación entre la utopía y los buenos negocios.

El caso que vamos a analizar es el de los Proyectos para formar una Nueva Guayaquil a comienzos del siglo XX.

1. El Concurso de la Nueva Guayaquil

Aunque la documentación que disponemos no es muy extensa el proyecto de la nueva ciudad parece vinculada a las peripecias que había sufrido Guayaquil y sobre todo a raíz del denominado "Incendio grande" que destruyó en octubre de 1896 la mayor parte desde el casco antiguo de la ciudad y un total de 1.200 edificios. Aparentemente lo poco que quedaba fue destruido posteriormente en otro incendio conocido como "del Carmen" que se propagó en julio de 1902.⁴

2 Gutiérrez, Ramón. Utopías urbanas políticas y religiosas en América Latina. SUMARIOS No. 100/101. Buenos Aires. 1986.

3 Gutiérrez, Ramón; de Paula, Alberto. Janes Bevans y Carlos Enrique Pellegrini. La encrucijada de la arquitectura rioplatense. Resistencia. 1974.

4 Estrada Ycaza, Julio. Guayaquil de ayer. Banco Central del Ecuador. Quito, 1985.

La ciudad quedó en un estado calamitoso y recién en la segunda década del siglo parece haber comenzado un proceso de renovación edilicia de edificios que eran considerados hasta entonces como provisórios.⁵

Este proceso significó la modificación no sólo del paisaje urbano sino también de la tecnología constructiva mediante la utilización masiva del hierro y el cemento.⁶

Sin embargo en este período que media entre el incendio de 1902 y la reposición edilicia no faltaron proyectos para encarar una ciudad de nueva fundación vinculados a la vez a una inconmensurable especulación con tierras urbanizables.

Los antecedentes hay que rastrearlos en la acción del empresario norteamericano Archer Harman quien en 1897 toma la concesión para culminar el ferrocarril de Guayaquil a Quito transformando el antiguo tramo de Durán a Chimbo y construyendo el tendido de riel desde Chimbo a Quito.

Las obras comenzadas ese mismo año se concluyeron en junio de 1908 salvando el paso de Urbina a 3.600 metros sobre el nivel del mar, áreas extensas de vegetación tropical, zonas pantanosas, desprendimientos de tierras, deslaves y una topografía muy accidentada.

El "ferrocarril del Sur" como se lo denominó era considerado "como el más interesante y maravilloso del mundo entero" y pronto dejó buenos dividendos a la compañía promoviendo además la multiplicación de trazados de otras líneas de capital inglés y francés. Esta última "la compañía de Chemins de Fer de L'Equateur", actuó desde 1906 desde la Bahía de Caraquez a Chone y luego en 1910 hizo el tendido desde Chone a Quito (400 km) aunque también utilizó técnicos norteamericanos como haría luego el gobierno ecuatoriano.⁷

Lo cierto es que la Compañía de Mr. Harman se hizo dueña de una enorme extensión de tierras en la zona adyacente a la terminal de la línea frente a Guayaquil.

5 Consejo Cantonal de Guayaquil. Album gráfico de Guayaquil; 1936. Los edificios de los diarios El Universo y el Telégrafo, el Gran Hotel, los Palacios Municipal y de Gobierno, Las escuelas son construidas en este período.

6 Ochoa, Alfredo; Palacios, Antonieta. Imágenes de Guayaquil. Su arquitectura 1900-1930. Banco Central del Ecuador. Guayaquil. 1981.

7 Lloyd's Greater, Britain. Las Repúblicas Sudamericanas en el siglo XX. Lloyd's Publishing. London. 1915.

Atendiendo a la precaria situación de Guayaquil luego del incendio de 1902 concibió la posibilidad de crear una nueva ciudad con lo cual dispondría de una plusvalía notable de las tierras de su propiedad.

Para implementar el proyecto acudió al mecanismo de mayor prestigio internacional solicitando a la "Société des Architectes diplômés par le Gouvernement" la organización de un concurso.

El concurso de la "New Guayaquil" tenía un "programa soberbio sin ningún problema en la concepción, absolutamente libre, casi se podría decir, un programa teórico.⁸

El "programa libre" señalaba justamente uno de los rasgos de la utopía, es decir una ciudad que nació sin vínculos a la preexistente pero que abarcaría "libremente" las funciones de una "gran metrópoli urbana" capaz de ser ubicada en cualquier lugar siempre que atendiera a la condición portuaria, uno de los objetivos centrales del proyecto especulativo.

Así sabemos que "los terrenos adquiridos por la Compañía "cubren el promontorio que estrecha el largo estuario del Río Guayas y que el ferrocarril facilitaba el acceso al mismo".

"Ninguna condición especial estuvo impuesta por el programa, que no hizo más que enumerar sin indicaciones de límites los diversos edificios de uso, de interés o de recreo general a elevar por la Compañía tales como: Prefectura, Municipalidad, Catedral e Iglesia, Palacios de Justicia y Prisiones, hospitales, escuelas, bolsas, mercados, cuarteles, etc."

La población prevista era de 80 a 100.000 habitantes similar a la que tenía Guayaquil en aquellos momentos.

Es decir que con un dato tan aleatorio de la población, con una variable del 20% y sin prever crecimientos se planificaba una ciudad como nueva sumatoria de edificios paradigmáticos.

Este procedimiento que parece inconcebible tiene referencias precisas a las pautas de valoración de la ciudad y a la rígida sistematización de un urbanismo manejado por concepciones mecanicistas y positivas.

El arquitecto concebía la ciudad a partir de tres premisas dominantes: la higiene, el tráfico y la estética edilicia, aunque en rigor fuera esta última la que definía los parámetros de concreción.

La higiene como problemática desarrollada por las teorías funcionalistas iba quedando cada vez más acotada por la forma de pensamiento

8 P.G. Le concours de New Guayaquil. L'Architecte. Paris. Janvier. 1907.

mecanicista a modos de relaciones, fórmulas y pautas estadísticas (m^3 de oxígeno por habitante por habitación, m^2 de espacios verdes por Ha. en la ciudad, etc.).

El tema de tránsito urbano aparecía claramente vinculado a las políticas de "boulevards" y avenidas diagonales que ensayaren en los ensanches urbanos de diversas ciudades europeas, pero sobre todo con las ideas de la "estética edilicia" que consagrara Haussman en París.

El 15 de diciembre de 1906 se adjudicaron en París los premios del Concurso. El primero a Monsieur Berard 2) a Monsieur Dumenil, 3) Morin Goustiaux y el 4) a Marcel Cochet.

Como se podrá apreciar todos arquitectos franceses y de no demasiado renombre.

La crítica de los proyectos es lo suficientemente ilustrativa como para que su transcripción nos obvie tener que hacer referencia sobre la superficialidad con que se definía el destino de la segunda ciudad del Ecuador.

"El proyecto del Sr. Bérard, se distingue al primer golpe de vista por su aspecto sincero y vibrante; casi creería, al ver esta composición, libre y liviana estar de frente a un plan conformado por los siglos, y por las modificaciones que las generaciones sucesivas aportan a sus centros sociales".

"Se sorprende uno, al seguir las grandes divisiones de la ciudad, en donde se distingue fácilmente el barrio comercial, con sus dos puertas, su muelle y su bolsa de comercio. Es uno de los centros de la composición juiciosamente emplazado sobre la ribera del río Guayas, la más fácil de acceder por las naves. Este barrio se relaciona con la ciudad a través del Mercado principal y una gran ruta que conduce de allí al barrio de lujo y de placer, donde el Casino, el Teatro y el Hipódromo jalonan el eje principal de la composición, acertadamente dirigida también hacia el estero de Santay, donde las islas salpicadas en el río forman, para los ojos del espectador, una alegre visión".

"A partir de allí, la Avenida axial, "les Champs Elyées" o "l'Unter den Linden", de la nueva ciudad suben hasta la Plaza de la Gobernación completamente central y epicentro de los distintos edificios administrativos y, en el eje, la Catedral, no nos olvidemos que estamos en Sudamérica".

"Al este y al oeste de la gran Avenida, que sube de norte a sur, los barrios de viviendas acompañan las primeras estribaciones de las colinas".

"Al fondo de este gran anfiteatro, dominante, se rige la Iglesia votiva precedida por escalinatas monumentales. La Universidad y la Estación, se asientan a sus pies, mientras que las dos colinas laterales se engalanan, una con residencias suntuosas, por encima del barrio comercial; la otra, con el Jardín Botánico, cercano a la Universidad, y con una Ciudad Jardín. Sobre las cimas de las colinas se encontrarán igualmente los diversos hospitales".

"En fin, al norte, se extiende el suburbio Industrial atravesado por el ferrocarril y en relación inmediata con el barrio Comercial".

"Se encuentran, aquí también, los cementerios; toda esta región, está por otra parte, separada de la ciudad por las colinas. Al este se extiende otro suburbio con el arsenal y, del otro lado de la costa del estero Zoraida, el barrio indígena, con su puerto de pescadores y pescaderías".

"Tal es la disposición general del plan concebido por nuestro colega. Pero no sólo pueden ser la lógica y la comprensión de las necesidades las que dan la prueba que son la nota más original de este tan interesante estudio".

"Si prestamos atención, se notará que la ciudad misma tiene su centro netamente marcado en la Plaza de la Gobernación; cada uno de los barrios tiene también su centro secundario que reúne los edificios también secundarios: Iglesia parroquial, mercado, escuela, etc. específicos de cada uno de ellos".

"La ciudad se vuelve así una suerte de federación de burgos, donde cada uno de ellos tiene su rol definido dentro de la vida social de la ciudad y posee los órganos necesarios para sus funciones".

"Y ahora, si el interés se detiene sobre la distribución de las vías de circulación, se verá con placer que el Sr. Bérard reúne cada uno de los centros con cada uno de los otros a través de vías fáciles y directas, mientras que la configuración del terreno se lo permita; se ve también que cada uno de esos centros se ramifican en sus barrios con vías secundarias de direcciones generales divergentes y reunidos por otras, igualmente divergentes. Y todo esto, sin rigidez, sin monotonía, por el contrario con gracia y flexibilidad.

"Hemos dicho lo suficiente para que nuestros lectores puedan apreciar ese justo, valor, que es muy alto, las cualidades de esta notable composición. El partido adoptado por el Sr. Duménil difiere bastante del Sr. Bérard; aquí se encuentra también, con placer, una gran composición de parques en forma de cruz, al igual que una circulación bastante grande entre centros

secundarios. Los distintos edificios están bien situados para sus funciones dentro del organismo, que es la CIUDAD".

"Pero no hay en el conjunto de esta composición, la feliz libertad de aquella, del primer tiempo, y de circulación general fácil y agradable, éste en detalle lo es mucho menos. Lo que recordaremos sobre todo, la voluntad de ventilación de la ciudad, con largos espacios trabajados en su mismo centro es lo que falta un poco en el proyecto de Bérard".

"El Sr. Gorin Goustiaux, francamente ha adoptado y expresó, un plan de ciudad a la americana, dispuesto en una grilla cuadrículada y regular. Sin embargo, el cuidado de la circulación del conjunto es observada por la instalación de dos grandes calles oblicuas. No hay aquí, lo que se encuentra por todos lados en esas ciudades nuevas de América, una monotonía muy desagradable?

Muy cerca nuestro los barrios de la Belle-Allée, platz de Berlín, algunos suburbios de Londres o de Viena o los barrios mismos de Brotteaux en Lyon, no son un testimonio de ello? Pero adoptado este principio, volvemos a la composición del Sr. Goustiaux de buenas disposiciones y una sana lógica en la distribución de los edificios".

"Por último el Sr. Marcel Cochet ha cambiado un plan de silueta clásica, distribuyendo todas sus vías en rayos divergentes desde un centro, y en circunferencias concéntricas. El puerto está muy desarrollado, pero el gasto de su instalación será muy elevado.

Se encuentra una afirmación casi filosófica en esta composición la estación está en el eje y juega el mismo rol que nuestro Arco de la Estrella".

La descripción de los proyectos es sin duda elocuente: ninguna mención a la población, a sus modos de vida y sus costumbres, nada sobre los espacios públicos y la vivienda. En fin, la calidad concebida como un objeto de arte, aislado de su contexto (territorio) y explicitando sus valores excluyentemente morfológicos.

La aplicación del sistema comparado con los elementos de prestigio (Champs Elysées) o los suburbios descalificantes de Londres o Viena.

La concesión a las pautas culturales tradicionales cuando al comentar la ubicación en el eje de la Catedral, en el diseño prelado, recuerda socarronamente "no nos olvidemos que estamos en Sudamérica" único dato que parece nos podría recordar tal cosa. Una ciudad de nueva fundación que parece secular -y eso es considerado un mérito-.

Otro diseño que se refiere a la trama en damero americano y eso es considerado "una monotonía desagradable" Quién iría a vivir en la Nueva Guayaquil?

La composición monumental, el "zoning", la estructura barrial articulada por las vías de circulación fácil, los edificios paradigmáticos todo ello esta presente en los diseños.

El propio comentarista se pregunta en una crítica de conjunto: "Nos parece que ninguno de los concursantes ha tenido en cuenta, con la seriedad que se merece a nuestro parecer, el clima fuertemente cálido. ¿No habría interés en una región donde siempre al mediodía el sol está prácticamente en el cenit, en no prever espacios descubiertos demasiado amplios? ¿Las calles no deberían ser mantenidas más bien angostas, a reserva de multiplicar el número, en tanto cuenta de vientos reinantes, para asegurar la aireación e higiene de las manzanas?

Pero el mismo cronista relativiza la preocupación cuando aclara que "esta es crítica de detalle y será fácil mejorar en este sentido los proyectos premiados".

Al mismo tiempo en la antigua Guayaquil en reconstrucción se abrían avenidas amplias: pues "aprovechando la amarga experiencia" de los incendios las autoridades "hicieron construir en la parte reedificada de la ciudad anchas calles y avenidas como precaución contra futuros desastres" según afirmaba un cronista en 1915.

Por supuesto que el diseño de la "New Guayaquil" era utópica en la conformación urbanística pero viable como negocio económico aunque se desarrolló en época en que el ferrocarril aún no había llegado a Quito y por ende tenía limitadas sus ganancias.

Quizás la detonante denuncia que realizara el Ingeniero G. Thonet en el Congreso en 1909 acerca de la intervención de las capitales extranjeras en el control de la economía básica del Ecuador fuera una de las causales de que el proyecto no tuviera curso.

Thonet planteó "el peligro político y económico que amenazaba al país a causa de las concesiones acordadas a Industrias, casas y empresas privadas de origen extranjero" con altos intereses sobre el capital invertido que iban a parar a inversionistas foráneos.⁹

Su proyecto de ferrocarril nacional desde Puerto Bolívar y el Amazonas vía Cuenca y Loja, se haría sin embargo por tramos y con concesiones a

9 Lloyd's, op. cit.

empresas francesas, inglesas y norteamericanas. No eran tiempos para combatir la dependencia...

De todos modos los proyectos de la New Guayaquil son indicativos de la mentalidad del diseño urbano de los arquitectos "Beaux Arts".

El proyecto de Berard con una perspectiva casi organicista presenta en el detalle un ajustado conjunto de ejes monumentales diagonales, edificios ubicados en medio de parques y una visión geometrística pero informal que le confiere el carácter pintoresquista a escala mayor que comienza a rigidizarse en el detalle de los conjuntos arquitectónicos donde predomina la normativa de la composición simétrica.

El diseño de Dumenil por el contrario parte de una estructura geométrica abstracta que se implanta sobre el territorio. Recurre a los mismos artificios de composición pero al definir un epicentro urbano con cruces de eje y una circulación octogonal pierde la imagen de "ciudad collage" que tan bien logró Berard. De todos modos su cuadrícula se extiende carente de imaginación hasta el límite mismo de la costa (a excepción de la zona portuaria) prescindiendo de toda consideración sobre el soporte territorial de la traza.

El mismo proyecto de Cochet recurre a un planteo radio-concéntrico casi sin alternancias de aparentemente mucho menores dimensiones en la extensión de su planta urbana.

Guayaquil era para estos diseñadores franceses un juego sobre el tablero, sin compromiso nada más que con sus normativas y modelos urbanos.

La opción era desconocer la realidad y trabajar sobre el modelo. Un urbanismo para ser mirado no para ser vivido.

CONCURSO NUEVA GUAYAQUIL, 1906
Primer Premio, M. Berard.



CONCURSO NUEVA GUAYAQUIL, 1906
Proyecto M. Dumenil. Segundo Premio

