

Reconstruir el centro o reconstruir la ciudad. Renovación post-sísmica. Caso de estudio en una ciudad ecuatoriana

Rebuild the center or rebuild the city. Post-Seismic renewal. Case study in an Ecuadorian city

PONCE, Gabino¹
PELEGRÍN, Norberto²

Resumen

Se abordan las experiencias de un caso de estudio basado en la reconstrucción post-sísmica de una ciudad ecuatoriana. Se pretende proponer un modelo de análisis multicriterio que, por su versatilidad pueda ser aplicado en otras ciudades latinoamericanas que presentan una situación similar y que están sometidas al mismo riesgo sísmico. Se comprueba que la fuerte migración campo-ciudad, el desempleo, la marginalidad, la inseguridad y el miedo constituyen la génesis de la ruptura social.

Palabras clave: reconstrucción post-terremoto; inseguridad y miedo social; marginalidad; débil integración de la fuerza laboral

Abstract

The experiences of a case study based on the post-seismic reconstruction of an Ecuadorian city are addressed. It is intended to propose a multicriterium analysis model that, due to its versatility can be applied in other Latin American cities that present a similar situation and that are subject to the same seismic risk. It is proven that strong country-city migration, unemployment, marginality, insecurity and fear constitute the genesis of the social rupture.

key words: post-earthquake reconstruction; insecurity and social fear; marginality; weak integration of the workforce)

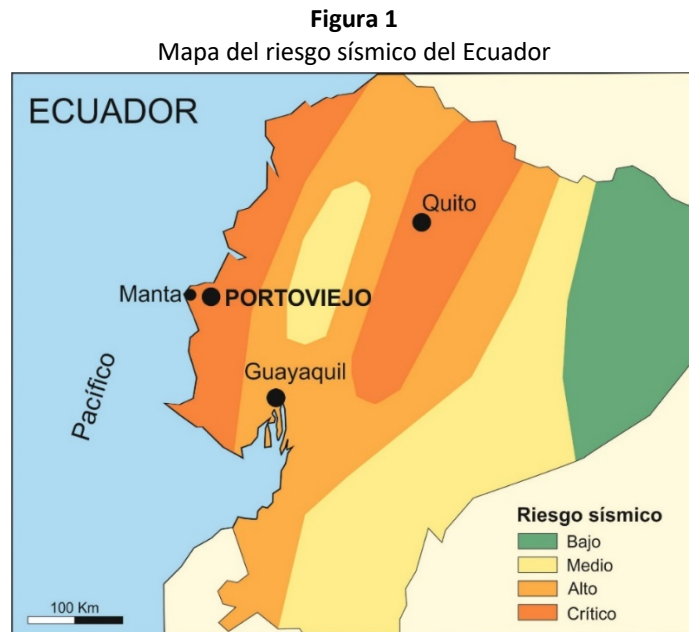
1. Introducción

El caso de estudio se desarrolla en la ciudad de Portoviejo, capital de la provincia de Manabí (Ecuador). En el último censo de 2010, el cantón (municipio) contaba con 280.029 habitantes (319.185 estimados en 2019), de los cuales, 206.661 vivían en la ciudad de Portoviejo, y 73.368 distribuidos por siete parroquias (pedaños). Es la séptima ciudad del país por número de habitantes, ciudad administrativa que ve afectada su capitalidad funcional

¹ Departamento de Geografía Humana de la Universidad de Alicante, España. Doctor en Geografía. Catedrático. Coordinador del Programa de Tutela de Doctorado de la Universidad de Alicante y la Universidad Técnica de Manabí en Ecuador. Director del Master en Gestión del Patrimonio de la Universidad de Alicante. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9170-4027> gabino.ponce@ua.es.

² Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas de la Universidad Técnica de Manabí, Profesor Tiempo Completo Principal 2, Departamento Turismo y Gastronomía. Docente- Investigador y Especialista de la Unidad de Cooperación Universitaria. Profesor Universidad de Alicante. Doctor en Ciencias Pedagógicas. Máster en Gestión Turística del Patrimonio y Desarrollo Local. Máster en Dirección. Doctorado Programa de Filosofía y Letras. ORCID 0000-0001-7445-7423. norbepelegrin@gmail.com.

por la vecina ciudad de Manta, ciudad balnearia con 217.553 habitantes, con el segundo puerto exportador del país y un aeropuerto nacional. Ambas ciudades se ubican muy próximo a la línea de costa, que constituye una región con una elevada actividad sísmo generadora comprendida dentro de la zona conocida como el Cinturón de Fuego del Pacífico, por lo que califica como de riesgo sísmico crítico (Organización Panamericana para la Salud, 2010). En Figura 1 se muestra el mapa de riesgo sísmico del Ecuador.



El sismo de 16 de abril de 2016, de intensidad 7,8 grados, afectó de manera especial al centro comercial y de negocios, así como a la ciudad compacta desarrollada históricamente a su alrededor. La ruina del espacio central aceleró los procesos de ruptura morfológica y social de la ciudad, adoptándose sólo las soluciones correspondientes a la primera urgencia. La crisis implica la discusión del modelo de ciudad definido en Portoviejo, a partir del análisis social y morfológico, valorando las fórmulas de reconstrucción que deberían ir más allá del centro urbano arrasado.

El objetivo del trabajo consiste en proponer un modelo de análisis multicriterio para la reconstrucción y crecimiento de la ciudad de Portoviejo, que por su versatilidad pueda ser en otras ciudades latinoamericanas que presenten una situación similar.

1.1. Fundamentos teóricos

A partir de la definición más extendida de desarrollo sostenible (Brundtland, 1987), conviene precisar el concepto de sostenibilidad social. Las personas actúan como agentes económicos (capital social) para generar recursos (Leal, 2010). Ese capital social se define por un complejo entramado de relaciones establecidas para lograr el beneficio mutuo, mediante acciones coordinadas que son posibles por el sentimiento de comunidad y de confianza (Lozares, Pericàs, Martí, López-Roldán y Molina, 2011). Pero esa convergencia de intereses no siempre se produce.

Para comprender adecuadamente el problema resulta necesario analizar las tendencias principales que se han estado operando en materia de desarrollo urbano en América Latina; existiendo varios estudios que ponen de manifiesto cómo en Latinoamérica, pese a los avances en algunos aspectos normativos-institucionales, se está produciendo un estancamiento social que se manifiesta en la falta de integración y al propio tiempo la aplicación

de prácticas exclusivas que está afectando la cohesión social y, por ende, la capacidad de desarrollo de los países (Ortiz y Schiappacasse, 2000); (Sojo, 2007), siendo una situación extensible a Ecuador, donde pese a los avances logrados por el Plan del Buen Vivir 2013-2017 (SENPLADES, 2013), persisten de manera notable las situaciones de exclusión social.

En otra de las tendencias liderada por Wheeler (2000), Roseland (2000), Jabareen (2006), Navarrete (2013), Forsyth, Brennan, Escobedo y Scott (2016), se analiza con fuerza la relación entre la forma urbana y la cohesión social, enfatizando que las sociedades más cohesionadas son las que recrean escenarios urbanos más amables y compartidos, logrando ciudades más eficientes y competitivas económicamente.

Otros investigadores defienden los conceptos asociados a la planificación urbana sostenible, planteando que se orienta, sobre todo, al desarrollo de estrategias más respetuosas con el ambiente y hacia el manejo más eficaz de los recursos consumidos (Higueras, 2009); (Rodríguez, 2014); (López y López, 2012); (Mostafavi y Doherty, 2014); (McDonough, 2017).

Sin embargo, una de las tendencias insiste categóricamente en que, cada vez son más las aportaciones que evidencian la importancia de la cohesión social en la planificación urbana sostenible (Gehl, 2006); (Montero-Serrano, Bosque y Romero-Calcerrada, 2008); (Meijer, Adriaens, Van der Linden y Schik, 2011); (Sossa, 2012); (Iglesias, 2016); (Medved, 2016).

Por otro lado, resulta importante señalar que las experiencias urbanísticas más novedosas se inclinan al manejo de dos objetivos esenciales: limitar la suburbanización y recuperar la ciudad existente (Navarrete, 2013); (Quintana, Casares y Arroyo, 2015), que coincide con las propuestas que se sostienen en el trabajo para Portoviejo.

Sin embargo, entre los especialistas que planifican la reconstrucción de la ciudad de Portoviejo, existen desacuerdos entre las opciones de renovación y rehabilitación, por cuanto la renovación atiende fundamentalmente a la recuperación de la vida y las funciones a costa del escenario físico, mientras que, para el paradigma rehabilitador, es fundamental la recuperación original del entorno físico.

Las contradicciones se dejan notar cuando se analiza que, por un lado, los especialistas del Gobierno municipal proponen devolver a la ciudad histórica su aspecto original mediante una arquitectura neocolonial, para recuperar un escenario más amable para el ocio, el encuentro, la relación y el atractivo turístico, siendo una estrategia seguida en otras ciudades patrimoniales latinoamericanas, con el mismo propósito de fortalecer la identidad local y el sentido de pertenencia para fortalecer la cohesión social que se pretende en Portoviejo (Etulain y González, 2013).

Por otro lado, los propietarios y empresarios del entorno afectado defienden un diseño funcional, no exento de intereses especulativos (alturas, volumetría y densidades), que resultan imposibles de lograr en la ciudad histórica.

La integración de ambas posturas es fundamental para el correcto diseño del plan urbanístico municipal, dado que, más allá de las adecuadas infraestructuras exigidas para la reconstrucción del centro, serán necesarias recrear las condiciones más favorables para incentivar las inversiones privadas, como hace el Plan General de Desarrollo Territorial del Distrito Metropolitano de Quito (Municipio-del-Distrito-Metropolitano-de-Quito, 2006).

La cohesión social es cuestión que subyace en ambos enfoques que pretenden renovar y rehabilitar la ciudad, por cuanto Portoviejo no ha quedado exenta de los problemas de crecimiento masivo y desorganizado desde el punto de vista funcional y social, propio de las ciudades latinoamericanas (Carrión, 2001); (Janoschka, 2002a);

(Cabral, 2002); (Valenzuela, 2002); (Borsdorf, Bähr y Janoschka, 2002); (Borsdorf, 2003); (Méndez, 2003); (Hidalgo y Borsdorf, 2009); (Barembain, 2016).

En el sentido de lo abordado anteriormente se han identificado las formas urbanas más sostenibles, señalando la importancia de la ciudad compacta y de medias densidades que, junto con la mezcla de usos, favorece la cohesión social en interés de la sostenibilidad social y ambiental, lo que supone ahorrar territorio, infraestructuras y equipamientos urbanos (Jabareen, 2006). Por ello se propone una planificación neotradicional como fórmula eficaz para romper las inercias suburbanizadoras y zonificadoras (de usos y de clases sociales), que han seguido ciudades como Portoviejo.

Es importante señalar que el concepto neotradicional no hace referencia expresa a la recuperación historicista de la ciudad en cuanto a las tipologías arquitectónicas, sino a la recuperación de las funciones de centralidad de la misma: ocio, negocio, servicios y viviendas; funciones planificadas adecuadamente para una eficaz convivencia y complementación sinérgica. Podría, por ello, darse en un contexto moderno y funcional para el centro arrasado de Portoviejo, siempre mediando la adecuada protección de los edificios históricos que han sobrevivido y que, además necesitan un entorno de contextualización.

Sin embargo, resulta importante considerar que la Carta del Urbanismo Sostenible (The Academy of Urbanism, 2012) destaca la importancia de la conservación del patrimonio como medio para conservar la identidad y el fortalecimiento de la vecindad en función de la cohesión y el capital social, siendo una fórmula muy ensayada en las ciudades europeas (Francini, Palermo y Viapiana, 2017); (Salinas y Pérez, 2017).

Relacionado con lo planteado anteriormente cabe señalar que, las experiencias europeas demuestran que las buenas prácticas no pueden ser trasladadas automáticamente sin un claro proceso de adaptación al medio (Kirchholtes, 2011), existiendo experiencias positivas donde se han considerado los matices esenciales en ciudades latinoamericanas de alto valor patrimonial (Etulain y González, 2013), especialmente en lo relacionado con la reocupación de espacios urbanos en desuso (Sossa, 2012).

Cuando se trata de considerar lo analizado anteriormente, resulta necesario tener en cuenta que el centro histórico de la ciudad de Portoviejo antes del sismo, ya se había desnaturalizado profundamente, de manera que lo más indicado sería no de conservar, sino de reinventar un estilo propio considerando lo discutido anteriormente.

El grave sismo de 2016 ha acentuado las dinámicas de suburbanización inherentes al modelo desarrollado en Portoviejo desde los años 1950. Dos habrían sido los motores de ese impulso: la percepción de riesgo sísmico y de delincuencia y los nuevos modos de vida que, combinados estarían impulsando un acelerado proceso de especulación urbanística y cambio social.

2. Metodología

La ciudad de Portoviejo fue impactada por un sismo con una magnitud de 7,8 en escala *Richter*, seguido de cientos de réplicas en los días posteriores que generaron la destrucción de varios edificios y afectaciones al ochenta por ciento del fondo habitacional de la ciudad.

A partir de las ideas manejadas para la reconstrucción se señalan como antecedentes una estructura económica desigual, que gravita como causa sustancial de la ruptura del tejido social y la fragmentación morfológica de la ciudad (Maldonado y de Diego, 2002).

El desempleo, la informalidad laboral y la pobreza se han dado la mano para configurar un crecimiento económico polarizado del tejido social portovejense. La exclusión y la marginalidad han favorecido el sentimiento de inseguridad y miedo, que se erigen como motores de las transformaciones urbanas, prevaleciendo un proceso

de privatización de la ciudad como producto económico y al asentamiento del urbanismo defensivo (Cabrales, 2002); (Méndez, 2003); (Rodríguez, I, 2002); (Rodríguez, I, 2005).

A partir del método deductivo, se propone manejar el modelo de evolución urbana característico de una ciudad latinoamericana, por entender que Portoviejo no es un caso atípico, permitiendo trazar perspectivas de futuro e interpretar tendencias. Las fuentes primarias relacionadas se han obtenido desde la bibliografía científica especializada en el tema y que resulta actualizada.

Para el análisis específico relacionado con la reconstrucción y crecimiento de la ciudad de Portoviejo, las fuentes primarias han sido documentos históricos, datos cuantitativos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), documentos oficiales del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Portoviejo y de otras instituciones públicas, junto con encuestas y entrevistas que fueron elaboradas especialmente para obtener información relevante de los principales agentes socioeconómicos de la ciudad, complementadas con exhaustivos trabajos de campo sobre la zona afectada por el sismo.

Las encuestas y entrevistas ofrecieron información complementaria, las que fueron gestionadas mediante datos agregados en matrices codificadas que enriquecieron el análisis multivariante, facilitando la interpretación de los resultados conforme con las técnicas empleadas en otros casos de desastres sísmicos latinoamericanos recientes.

Las bases de datos del INEC se manejaron con el software SPSS en los niveles cantón, ciudad y sector urbano, logrando obtener una cartografía detallada mediante técnicas de sistema de información geográfica (SIG), permitiendo la gestión integrada del conjunto de datos utilizados (Contreras y Beltrán, 2015); (Moreno, 2015); (Villagra y Felsenhardt, 2015).

El manejo de la base de datos cartográficos se realizó utilizando el software QGIS versión libre y de código abierto, que permitió experimentar el análisis espacial y compartir contenido geográfico vía Web GIS, contando con una plataforma que permitió la organización, creación e intercambio de información desde cualquier lugar, momento y dispositivo.

Las fuentes cartográficas utilizadas corresponden a las publicadas en la página web de escala regional 1:250.000, versión enero 2013, que contiene capas de información geográfica básica del Instituto Geográfico Militar (IGM) de libre acceso (Codificación UTM) (IGM, 2013), donde se destacan las correspondientes a: límites de la provincia de Manabí; límites de los cantones (municipios); límites de las parroquias; ríos y arroyos; embalses de agua; carreteras; caminos; ciudades; pueblos; comunidades y; relieve.

3. Resultados y discusión

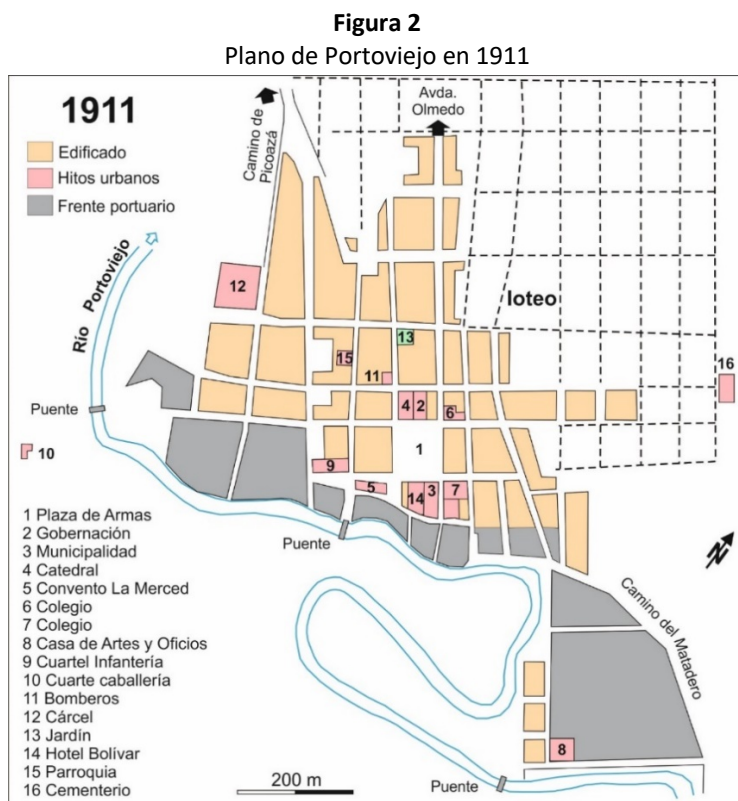
3.1. Evolución histórica subordinada al modelo colonial y neocolonial en la ciudad de Portoviejo

El núcleo original de la ciudad de Portoviejo coincide con el modelo de plano de conquista trazado alrededor de una plaza de armas. Fundada en 1535, Portoviejo era un pequeño asentamiento de españoles y criollos para el control sobre los indígenas. Asaltada con frecuencia por los piratas, el asentamiento de la ciudad se trasladó unos 30 km hacia el interior por el cauce navegable del Río Portoviejo, que fue la vía natural de acceso y de salida de los productos agrícolas del fértil valle en que se inserta.

La independencia y la apertura de la economía ecuatoriana al sistema económico mundial harían de la ciudad un polo suministrador de materias primas y receptor de productos elaborados, conforme con la subordinación neocolonial al mundo más desarrollado (Castell, 1973); (Schteingart, 1973). La extracción de los recursos

naturales y agrícolas trocaría las estructuras socioeconómicas coloniales en capitalistas, acompañadas de la expansión de la agricultura y la expropiación a gran escala de la tierra de los indios (Hidrovo, 2015). En 1824 el territorio se convertía en provincia y Portoviejo se erigía en capital, que pasaba desde los 2 054 habitantes censados en 1808, hasta los 16 436 habitantes de 1875 (Molina, 2009).

El plano de 1911 que se muestra en la figura 2, refleja la vecindad del río con la Plaza de Armas y con los principales edificios institucionales. La cuadrícula original se ve alterada por la adaptación de corrales y galpones al sinuoso trayecto del cauce fluvial, en el frente portuario. En 1913 se inauguraba el ferrocarril que unía la ciudad con el puerto marítimo de Manta. El río dejaba de ser funcional y se convertía en problema por las frecuentes inundaciones. En 1927 se rectifica el cauce alejándolo del frente portuario, que perdía funcionalidad hasta convertirse hoy en el Parque las Vegas.



Fuente: Elaboración propia con datos del Archivo Histórico de Portoviejo (Ministerio de Cultura y Patrimonio)

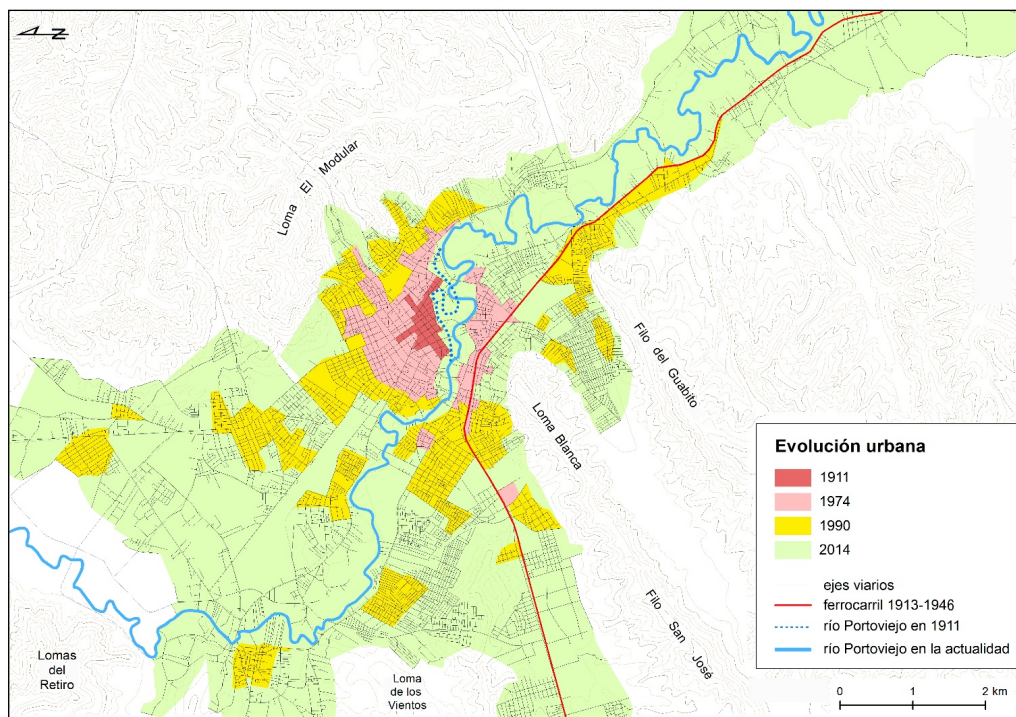
En esos años la municipalidad repartía gratis lotes de 510 m² para los que construyesen casa en el plazo de dos años (Molina, 2009), medida que indica las dificultades de la ciudad para crecer. En 1940 se inaugura un modesto aeropuerto que funcionó hasta el año 2011, pero en 1946 se cerraba el ferrocarril, evidenciando los vaivenes económicos de la época.

Los diferentes ciclos de exportación marcarían el incremento constante de la población rural, caracterizado por un crecimiento vegetativo y la inmigración interna favorecida por la demanda de materias primas durante la primera y la segunda guerra mundial. De ese modo, las parroquias rurales del cantón crecían hasta los 46 760 habitantes de 1950, mientras la ciudad –capital administrativa– permanecía estancada, con tan sólo 16 330 habitantes.

En la segunda mitad del siglo XX la ciudad de Portoviejo experimentó un mayor crecimiento relativo que el conjunto de la Provincia, lo que se puede apreciar en el mapa mostrado en la figura 3, todo ello gracias a la

ampliación y diversificación de la base económica, con un pequeño impulso industrializador que atrajo a la mano de obra rural generando un destacado crecimiento de la población asalariada, todo ello sostenido por la reinversión de los capitales y el desarrollo del mercado interior, auspiciado por la bonanza general derivada de la exportación de productos petrolíferos.

Figura 3
Evolución urbana de Portoviejo, entre 1911 y 2017



Fuente: Elaboración propia con datos del Archivo Histórico de Portoviejo (Ministerio de Cultura y Patrimonio), INEC, 2011

Sin embargo, a partir de 1982 el descenso del crecimiento es más acusado en Portoviejo, dado el mayor impacto en el mercado local de la crisis de dependencia externa con: la caída de los precios del petróleo y el impago de la deuda externa, que desembocaría más tarde en el feriado bancario (retención de los depósitos bancarios privados y dolarización de la economía) del año 1999, propiciando la emigración local hacia el extranjero.

Como antecedentes del feriado bancario y la dolarización se puede señalar que, ya para el año 1990 la ciudad había duplicado el número de habitantes en un lapso de apenas 15 años, experimentando un considerable descenso de la densidad a partir de la ampliación de los límites de la urbe manabita, creciendo más de tres veces en áreas urbanas según se muestra en la tabla 1.

Tabla 1
Evolución de la densidad del hábitat en el espacio urbano de Portoviejo

Conceptos	Años				
	1911	1950	1974	1990	2010
habitantes	20000*	29069	80210	177040	203226
hectáreas	30	100*	233	732	3972
densidad	666,7	290,7	344,2	241,9	51,2

*Estimaciones

Fuente: Archivo Histórico e INEC

Después del año 1990 la ciudad continuó creciendo a un ritmo acelerado en habitantes, distribuyéndose en forma de ciudad baja y dispersa, adoptando tres modalidades de crecimiento: la ciudad compacta pero de muy baja densidad en forma de viviendas aisladas en parcela, alineada a la calle pública con el surgimiento de los barrios y repartos; las urbanizaciones cerradas más alejadas de la ciudad consolidada, con calles privadas y un nexo de conexión vigilado con las principales avenidas y; las ciudadelas aprovechando los resquicios entre unos y otras.

3.2. Las migraciones campo-ciudad como desencadenante del crecimiento acelerado

Sin datos detallados para analizar el fenómeno de las migraciones en Portoviejo antes de 1982, de las referencias generales y de las aportadas por los sucesivos censos, se desprende que el proceso urbanizador comienza en el intercensal entre los años 1962 a 1974 y se acelera en el periodo que va desde el año 1974 al año 1982, cuando se interrumpe el crecimiento de la población rural (con tasas de crecimiento estancadas desde entonces).

La crisis suscitada tras la bonanza de los ciclos cacaoteros y bananero que se experimentó hasta el año 1965 y el descenso de los precios en el mercado mundial de esos productos de exportación, originaron un exceso de mano de obra rural y un éxodo de esos excedentes hacia las ciudades ecuatorianas (Larrea, 1985). Y esa fue la dinámica general en toda Latinoamérica (Lattes, 2001), en una fase en que la transferencia de población desde el medio rural a las ciudades supuso incrementos de población urbana de hasta el 50%, según se expone en la tabla 2. En el cantón de Portoviejo el estancamiento de la población rural desde los años 1950, parece indicar un trasvase constante de excedentes hacia la ciudad central, intenso al menos hasta los años 1990, según se muestra en la tabla 3.

Tabla 2
Transferencia rural-urbana como fuente del crecimiento en los años 1950-2000.
Incremento atribuible a transferencia rural-urbana

Concepto	Periodo temporal				
	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000
América Latina	46,4	45,8	42,3	41,6	38,4
Ecuador	48,2	39	46,7	48,3	50,5

Fuente: CEPALSTAT, 2000. Tomado de: (Lattes, 2001)

Tabla 3
Portoviejo. Análisis proceso migratorio
según los censos de población

Año del censo	Con residencia en Portoviejo ¿dónde vivía últimos 5 años?		Total habitantes	% inmigración
	En otra parroquia	En Portoviejo		
1982	86.976	102.029	189005	46
1990	11.567	165.473	177040	6,5
2001	9.649	159.094	168743	5,7
2010	10.582	192.644	203226	5,2

Fuente: CEPALSTAT, 2000.

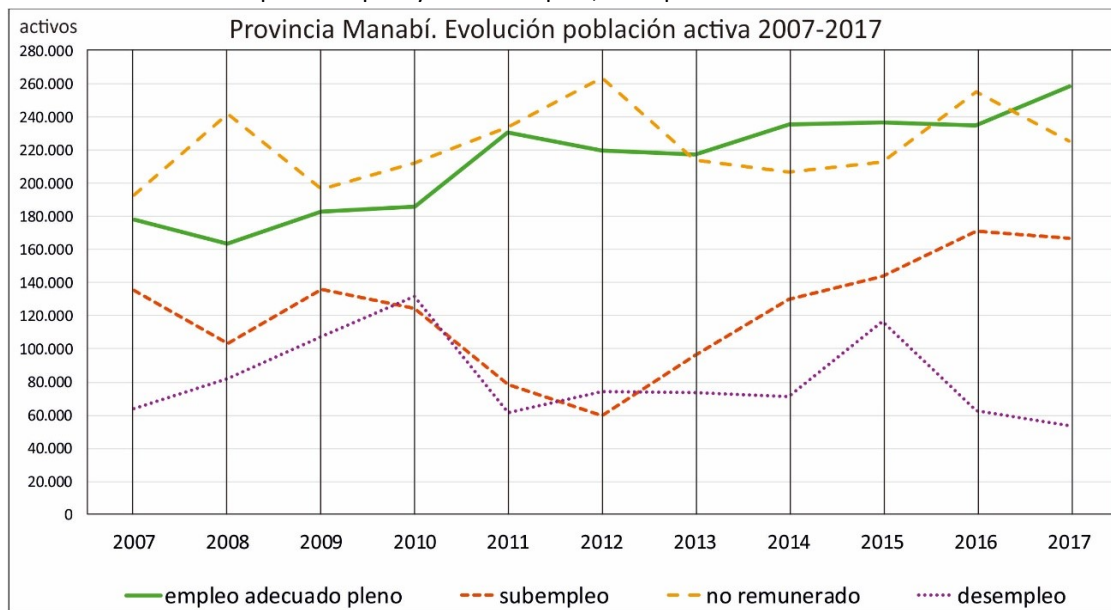
Tomado de: (Lattes, 2001). No existen datos anteriores

3.3. Mercado laboral y pobreza: la ruptura del tejido social

La ciudad de Portoviejo no ha sido capaz de gestionar todos los flujos recibidos de población rural, ni de garantizar el empleo a su actual crecimiento vegetativo. Se han desarrollado así grandes bolsas de parados y

subempleados con una significativa economía informal, frente a unas elites que ostentan el trabajo estable y bien remunerado. En el gráfico 1 se observa gráficamente el comportamiento de la categoría de empleo adecuado pleno, pudiendo apreciar que se halla muy por debajo de los valores del subempleo y del empleo no remunerado, que suman entre el 60% y el 65% del total del empleo. A su vez se aprecia una tasa de desempleo entre el 10% y el 20%.

Gráfico 1
Evolución reciente de la población activa empleada, según tipo de empleo y del desempleo, en la provincia de Manabí



Fuente: INEC

En la ciudad de Portoviejo en el año 2011, la cantidad de ocupaciones que podrían considerarse empleos adecuados y plenos rondaba el 50%, según se muestra en la tabla 4. Aspectos reflejados en los índices de pobreza calculados por el INEC: el porcentaje de pobres de la provincia y del cantón es superior a la media del país, si bien, en la ciudad de Portoviejo se halla ligeramente por debajo, lo que se puede apreciar en la tabla 5.

Se puede comprobar la insuficiencia del mercado laboral para asumir la oferta de mano de obra y su papel fundamental en la ruptura del tejido social, que se plasma en la fragmentación del tejido urbano: unos pocos favorecidos y encerrados en sus urbanizaciones renuncian a la vida social de la ciudad, frente a otros expulsados de la prosperidad, distribuidos en asentamientos marginales ilegales, carentes de todo tipo de servicios básicos y equipamientos, según se muestra en la tabla 6. Entre ambos, las ciudadelas acogen una parte de las clases medias integradas en el sistema.

Tabla 4
Estructura socioeconómica de la población
activa en Portoviejo en el año 2011

Ocupación	Activos	% sobre el total
Miembros poder ejecutivo	1.709	2,2
Fuerzas armadas	403	0,5
Profesión científica intelectual	7.124	9,0
Técnicos y profesión nivel medio	2.265	2,9
Empleados de oficina	4.836	6,1
Oficiales, operarios y artesanos	13.334	16,8
Operadores de instalación y maquinarias	4.416	5,6
Agricultor y trabajo calificado	7.878	9,9
subtotal	41.965	52,8
Trabajador de los servicios	13.466	16,9
Trabajo no calificado (informal)	17.842	22,5
No declarado	5.720	7,2
Trabajador nuevo	460	0,6
subtotal	37.488	47,2
Total	79.453	100

Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado de Portoviejo

Tabla 5
Indicadores comparados de
pobreza económica. Año 2010

Detalle	Población				
	Total	No pobre	%	Pobre	%
Ecuador	14.329.606	5.723.803	39,9	8.605.803	60,1
Provincia Manabí	1.358.450	314.571	23,2	1.043.879	76,8
Cantón Portoviejo	276.935	96.159	34,7	180.776	65,3
Ciudad Portoviejo	220.514	93.906	42,6	126.608	57,4

Fuente: INEC, Censo de población y vivienda, 2010

Tabla 6
Condiciones de pobreza según necesidades
básicas insatisfechas en las viviendas

	Provincia Manabí		Cantón Portoviejo	
	INEC 2010	SISPROI 2010	INEC 2010	SISPROI 2010
Viviendas con acceso a:	%	%	%	%
agua potable red pública	40	35	81	63
red pública alcantarillado	20	22	56	44
recogida basuras domésticas	50	55	72	80
servicio electricidad	60	90	96	99

Fuente: INEC, SINSPROI

4.4. El miedo como factor complementario de la fragmentación urbana

En el proceso de ruptura social el papel más destacado lo desempeña la percepción de inseguridad. Ecuador es uno de los países con más baja tasa de criminalidad de Latinoamérica y la provincia de Manabí se halla por debajo de la media de percepción de riesgo a ser víctima de algún delito, lo que se puede apreciar en los datos estadísticos de la tabla 7.

Tabla 7
Indicadores de inseguridad (%). Año 2011

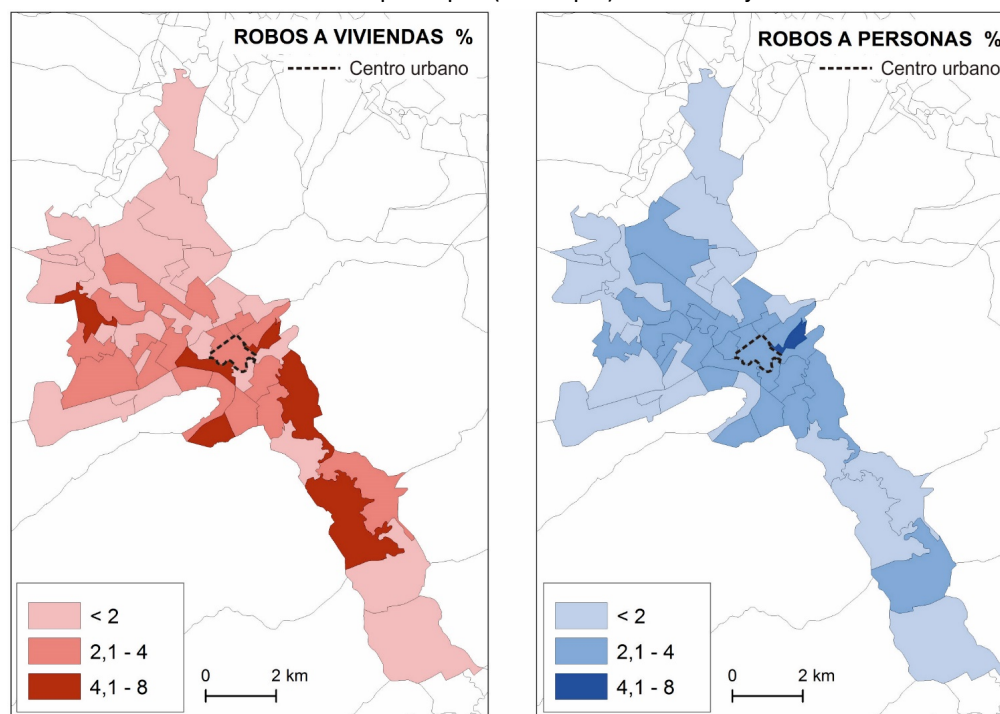
Ámbito	Víctimas de algún delito*	Robo a personas*	Robo en
Ecuador	17,3	13,8	3,6
Manabí	13,4	9,9	3,5
Portoviejo	18,6	11,9	2,7
Percepción inseguridad en la ciudad			
Ámbito	Muy inseguro	Indiferente	Muy seguro
Ecuador	83,1	11,4	5,5
Manabí	80,0	12,5	7,5
Percepción inseguridad en el barrio			
Ecuador	47,3	28,5	24,2
Manabí	50,2	28,6	21,2

Fuente: INEC, Encuesta de Victimización y Percepción de Inseguridad, 2011

*Declara haber sido víctima de algún delito entre 2010 y 2011

En Portoviejo, la incidencia de la delincuencia se halla muy repartida, aunque paradójicamente parece mayor en los barrios humildes, según se puede apreciar en el mapa de la figura 4, donde se observa su baja incidencia y un reparto muy extendido, no obstante, los mayores porcentajes parecen concentrarse en las periferias menos favorecidas como son las ciudadelas y con menor intensidad en barrios y urbanizaciones.

Figura 4
Delitos denunciados entre 2010 y 2011, por zonas de la parroquia (municipio) de Portoviejo



Fuente: Elaboración propia con datos del INEC, 2011

A pesar de esa baja prevalencia real, resultan paradójicas las altas tasas de inseguridad percibida: el 80% indica que su ciudad es muy insegura. De ahí la tendencia de las elites a encastillarse en las urbanizaciones cerradas, paradójicamente, porque la inseguridad percibida en el barrio (la ciudad tradicional) es mayor. El miedo percibido, no siempre bien fundado, se ha convertido en motor de la ruptura social y urbana (Gutiérrez, 2005). Si bien, existen otros componentes en el proceso de elección de las nuevas formas de vida, como se expone en los datos estadísticos de la tabla 8 sobre los resultados de la encuesta realizada en el año 2017 (120 personas distribuidas equitativamente entre urbanizaciones, barrios y ciudadelas), pudiendo observar cómo para los que viven en urbanizaciones (que podrían asimilarse a clase social alta) la seguridad es factor decisivo, aunque igualado por otro destacado factor, como es el del “estilo de vida” o nivel social que ofrece la urbanización. Entre los habitantes en los barrios centrales (asimilables a clases medias), la importancia de tales aspectos desciende mucho, aunque siguen siendo los más valorados.

Tabla 8
Importancia “moderadamente alta” y “alta” de los factores señalados en la elección de la vivienda

Aspectos evaluados:	Ámbito		
	Urbanizaciones	Barrios	Ciudadelas
seguridad	90,0	54,2	8,3
estilo de vida	90,0	0,0	91,7
zonas verdes	87,5	25,0	8,3
parqueo	75,0	20,8	0,0
paisaje	50,0	4,2	4,2
juegos/piscina	47,5	4,2	0,0
medio rural	45,0	41,7	0,0

Fuente: Elaboración propia con datos de la encuesta realizada

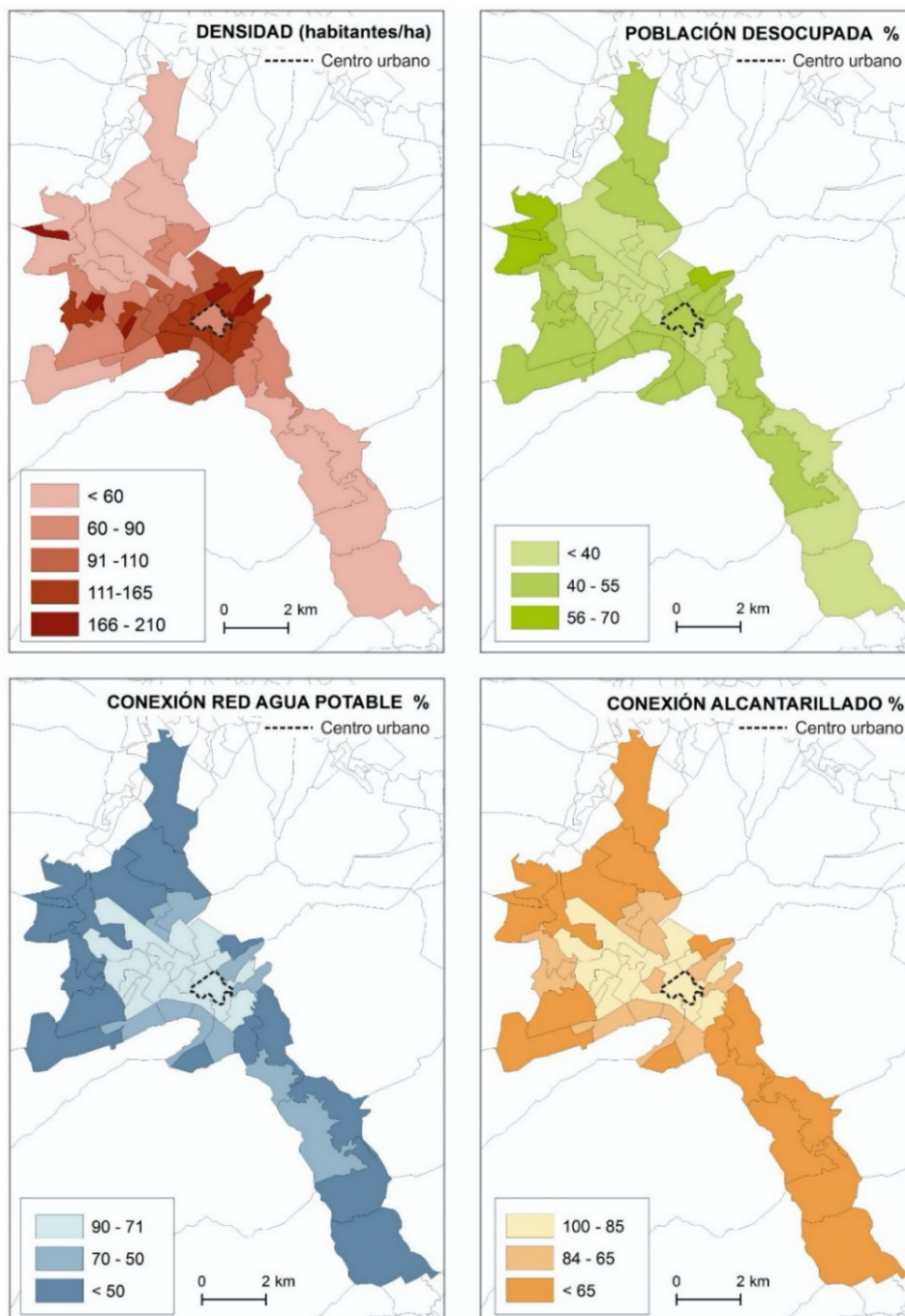
Por último, ninguno de los aspectos señalados parece importar en la elección de los habitantes de ciudadelas, condicionados sin duda por su limitado poder adquisitivo. Sorprende, sin embargo, la elevada valoración al estilo de vida que, en este caso, habría que entenderlo como un modo de vida más sociable y vecinal y no por su significación social. Si antes se apuntaba el miedo como uno de los factores determinantes de los nuevos modos de vida (Rodríguez, I, 2002); (Rodríguez, I, 2005), se comprueba que es un aspecto valorado conforme aumenta el poder adquisitivo. Pero, a la vez, entre las clases sociales más elevadas, compite con otros factores como el estatus que supuestamente confiere la vida en urbanizaciones privativas y la añoranza por una vida más en contacto con una naturaleza domesticada (jardines y paisaje). Esas serían las claves fundamentales en Portoviejo para explicar la nueva ciudad fragmentada y privatizada: el problema de la delincuencia con difícil solución desde la escala local que, sin embargo, sí podría mitigar su percepción mediante mejoras urbanísticas locales, que también favorecerían la valoración del espacio urbano en su conjunto, combatiendo los otros aspectos que favorecen su desaprobación.

4.5. La ciudad fragmentada

A partir del análisis multivariante de los datos que ofrece el Censo de 2010, se ha procedido a cartografiar algunas de las variables más significativas en el proceso de suburbanización y pérdida de centralidad. En la figura 5 se muestra la cartografía donde se reflejan las variables de la forma urbana (física y social) de Portoviejo, en 2011. El plano de densidades evidencia la pérdida de habitantes del centro urbano, devenido en centro comercial y de negocios, rodeado de barrios envejecidos y densas ciudadelas aquejadas por algún factor de vulnerabilidad social, como el desempleo o el empleo informal.

Figura 5

Variables de la forma urbana (física y social) de Portoviejo, en 2011



Fuente: Elaboración propia con datos del INEC, 2011

En torno al centro urbano aparece un anillo de barrios originados entre los años 1970-1980 por la fuerte inmigración, de densidades medias y población relativamente envejecida que aloja las clases medias. Un segundo anillo de densidades se define por las ciudadelas de clases medias-bajas levantadas en los años 1980-1990. A partir de éste, las densidades decrecen siguiendo dos claras orientaciones: sobre los principales ejes de comunicación se expanden las modernas urbanizaciones cerradas, mientras que sobre las lomas se configura el área de bajas densidades formado por las ciudadelas de menor poder adquisitivo y los asentamientos informales, con viviendas tipo mediaguas (con paredes de adobe y techo de paja, asbesto o zinc; una planta y dos

dependencias), ranchos (con paredes de caña, cubierta con palma o paja y piso de tierra), covachas y chozas (de ramas, cartones, restos de asbesto, latas o plástico, con pisos de tierra).

El plano de población desocupada describe una situación similar. Las ciudadelas insertas en el sector centro acaparan altos porcentajes que decrecen en el primer anillo y tienden a aumentar paulatinamente en el segundo y en los suburbios informales y de ciudadelas.

Para representar la vulnerabilidad de esos asentamientos periféricos se han elegido dos variables cartografiadas que se muestran en el anexo 5, pudiendo apreciar que la disponibilidad de agua potable en red que es muy alta en el centro y primer anillo urbano se mantiene elevada en el suburbano de urbanizaciones cerradas; pero resulta alarmantemente baja en las ciudadelas y asentamientos informales más periféricos. La conexión con el alcantarillado (con reflejo en la recogida de basuras) manifiesta la misma distribución. Todos los demás aspectos analizados insisten en mostrar la dualidad centro-periferia, con el matiz apuntado de la diferente formación suburbana: clases altas sobre los espacios mejor comunicados y de mayor valor ambiental; ciudadelas y asentamientos informales en las lomas infraurbanizadas y sin equipamientos ni servicios urbanísticos, situaciones que se pueden confirmar cuando se analizan los datos estadísticos mostrados en las tablas 9 y 10.

Tabla 9
Portoviejo. Tipología de las viviendas en 2010

Ámbito	Departamento en casa o edificio	Cuarto(s) en casa de inquilinato	Casa/Villa	Mediagua, rancho, covacha,	total
Área	5.650	1.151	40.227	4823	51.851
Área rural	22	6	3.169	1088	4.285
Total	5.672	1.157	43.396	5911	56.136

Fuente: Elaboración propia con datos del censo de viviendas, 2010 del INEC

Tabla 10
Portoviejo urbano. Porcentaje de viviendas según materiales de construcción, 2010

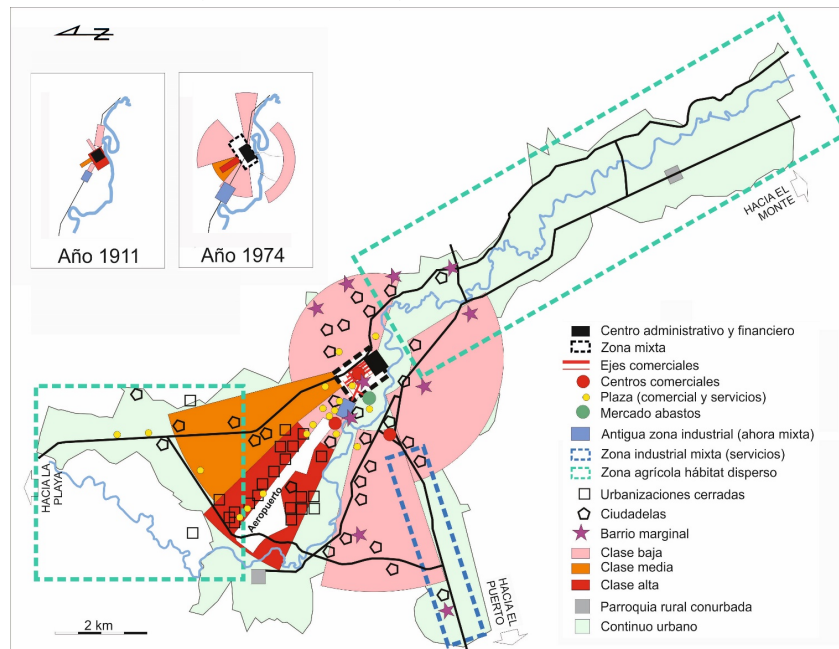
Estructura	Materiales usados:		
	hormigón	asbesto	otros (zinc, paja)
	%	%	%
techo	25,5	4,5	70,1
paredes	hormigón	ladrillo	otros (adobe, caña)
	11,3	69,3	19,4
suelo	cerámico/parqué	ladrillo	otros (madera, caña,
	36,3	36,4	27,3

Fuente: Elaboración propia con datos del censo de viviendas, 2010 del INEC

Desde esas variables, con los análisis precedentes y desde el trabajo de campo se ha procedido a elaborar el modelo socioeconómico y funcional desarrollado hasta la actualidad, que se muestra en la figura 6, donde se puede apreciar la especialización terciaria del espacio central en detrimento de su función residencial. El centro administrativo y financiero, antes del sismo, seguía anclado en torno a la vieja Plaza de Armas (hoy Parque Vicente Amador). Desde él se desarrolla la zona mixta, con los principales ejes comerciales de la ciudad que, por el abandono de las clases sociales más elevadas, se ve colonizada por clases medias y medias bajas en sus

márgenes. Desde ese espacio central se abren tres grandes ejes, que siguen los vectores de las principales carreteras. Las clases medias en sentido amplio organizan su hábitat en forma de barrios y ciudadelas que, siguen la carretera hacia el norte (hacia las parroquias rurales y la playa de Crucitas). Se expanden por el medio rural de menor valor agrícola (suelos más pobres, menos agua: más baratos).

Figura 6
 Propuesta de modelo socioeconómico y funcional de Portoviejo, en 1911, 1974 y 2019 (todos a la misma escala)



Fuente: Elaboración propia con datos del INEC, 2011

Las clases altas siguen el eje definido por la pista de aterrizaje del aeropuerto cerrado, bajo el formato de urbanizaciones cerradas, que se ciñen a la verja del campo de aviación, quizás por asegurar uno de sus flancos por esa verja vigilada y poco accesible y tal vez, también, en espera de que se concrete el anhelo de que el aeródromo cerrado se convierta en un gran parque urbano. Se expanden también por suelos de mayor valor agrícola, las vegas del Río Portoviejo, más caros, pero donde la feracidad del suelo y el agua disponible, permiten recrear escenarios más atractivos mediante jardinería.

El propio cauce del río establece otra barrera de seguridad infranqueable, que aleja este distrito del eje de clases bajas configurado entre las carreteras del núcleo rural de Picoazá y la ciudad portuaria de Manta. Se trata de asentamientos de ciudadelas, con algunos barrios de clases medias intercalados, con una evidente pérdida de calidad de vida hacia la periferia, levantados sobre los suelos agrícolas de menor calidad y en sus confines, directamente sobre los espacios naturales de las lomas, propiedad del común. Ese es el espacio natural de los barrios marginales identificados, levantados de forma precaria en las partes más abruptas e inhóspitas de las laderas que flanquean el centro administrativo y de servicios, que parece ejercer de imán para las actividades formales e informales que desempeñan sus moradores. Desde el centro comercial, siguiendo los ejes de expansión de las clases altas y en menor medida, de las clases medias, se dispersa el nuevo formato de pequeño centro comercial denominado plaza, pensado para acceder en automóvil.

La carretera de Manta (hacia el puerto) acoge un extenso, pero poco denso eje industrial, conformado por grandes instalaciones de almacenes, empresas públicas con escaso nivel de empleo radicado. Entre las empresas se intercalan los típicos moteles y algunos servicios poco atractivos, como un par de cementerios privados. Otros dos grandes ejes se definen siguiendo el cauce del río en forma de ciudad rural sobre las vegas, con un hábitat

disperso en pequeñas agrupaciones en los márgenes improductivos del suelo, o también en las laderas de las lomas que flanquean el valle, donde se mantiene una precaria economía agrícola, básicamente pequeñas explotaciones para el abasto de la ciudad central.

En Portoviejo, la saturación de los espacios centrales, la contaminación ambiental y la percepción de inseguridad estarían expulsando a las clases medias y sobre todo, a las clases altas hacia la periferia, fomentando unos movimientos pendulares cada vez de radio más amplio entre el lugar de residencia y el de trabajo.

En las encuestas se observa un comportamiento diferencial que se puede apreciar en el análisis de los datos estadísticos mostrados en la tabla 11: los residentes en barrios (más afectados por la congestión urbana del tráfico) emplean más tiempo en los desplazamientos, los residentes en urbanizaciones se benefician de las vías rápidas de circulación y rondas, mientras los habitantes en ciudadelas aprovechan su privilegiada situación en torno al centro urbano, que es donde desempeñan mayoritariamente sus trabajos.

Tabla 11
Movimientos pendulares
residencia/trabajo. Portoviejo, 2017

Tiempo	Ámbito		
	urbanizaciones	barrios	ciudadelas
<30 minutos	63,5	58,3	95,7
>30 minutos	36,5	41,7	4,3
	100,0	100,0	100,0

Fuente: Elaboración propia con datos de la encuesta 2017

4.6. Los efectos del sismo de 2016

En el conjunto de la provincia de Manabí se registraron 6 771 fallecidos, 4 859 heridos, 34 264 viviendas dañadas, de las cuales 13 962 derruidas, 80 km de vías e infraestructuras afectadas (alcantarillado, conducciones de agua y energía), aproximadamente 80 000 personas desplazadas y realojadas en refugios y albergues, con un alto impacto en la economía del país: la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo estimó las pérdidas económicas directas en 3 344 millones de dólares (alrededor del 3% del producto interno bruto (PIB) del país).

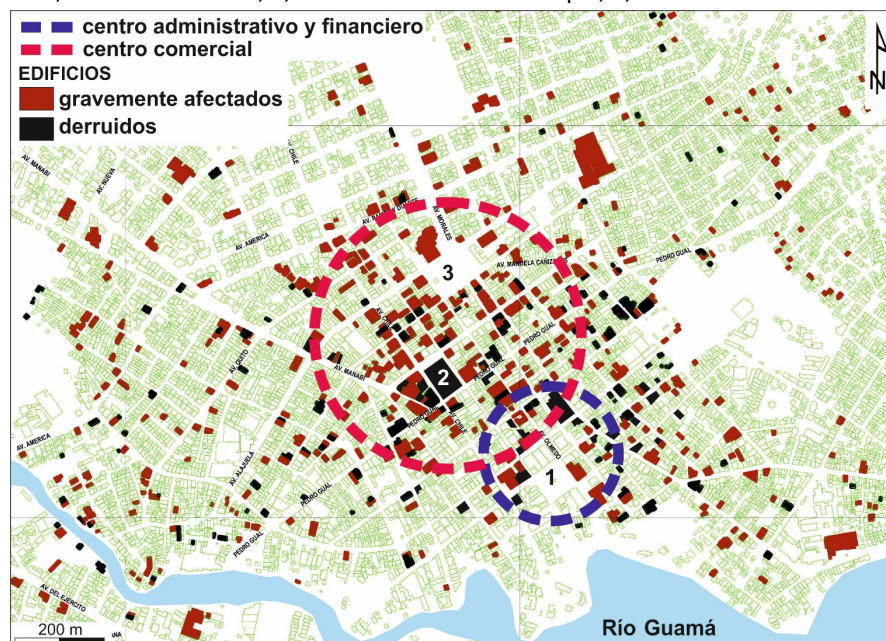
En la ciudad de Portoviejo hubo 140 fallecidos, 1 399 heridos, 600 familias reubicadas, 561 construcciones derruidas y 2 336 gravemente afectadas, que impactaron con especial intensidad la zona centro todavía sin reconstruir, lo que se puede apreciar gráficamente en el mapa de la figura 7.

Los edificios gravemente afectados han sido abandonados y, muchos, derruidos por inviables. Las construcciones administrativas y financieras han sido capaces de recuperar su funcionalidad. No así las dedicadas al comercio y a los servicios más ordinarios, lo que supuso el traslado inmediato de esas empresas hacia nuevos emplazamientos más periféricos para mantener los negocios. Según las entrevistas mantenidas, no existe previsión de retorno al centro tradicional, por el elevado coste de la rehabilitación o, en su caso, renovación de la construcción, así como por una nueva y extendida percepción de riesgo sísmico centrada en el solar de la zona centro, conforme con los estudios geotécnicos (Secretaría-de-Gestión-de-Riesgos, 2016). Situación agravada por la incertidumbre en la solución que se aplique. La desestructuración del centro comercial y de negocios se está plasmando en un reforzamiento de las nuevas centralidades periféricas y su corolario de fragmentación social y morfológica.

Figura 7

Efectos sobre las construcciones del sismo de 16/04/2016.

Zona centro de Portoviejo, especialmente localizadas sobre los centros administrativo-financiero y comercial.
1, Plaza fundacional; 2, Centro Comercial Municipal; 3, Plaza de la Catedral



Fuente: Elaboración propia con información ofrecida por el Geoportal

4.7. Etapa de crecimiento

La etapa de crecimiento acelerado por las migraciones campo-ciudad de Portoviejo, ha sido identificada en Latinoamérica (Larrea, 1985); (Lattes, 2001) y Ecuador (Cebrian, 1995) como el momento de la ruptura de la ciudad tradicional, de densidades medias, forma compacta y mezcla de usos. En general, Portoviejo se ajusta a las propuestas desarrolladas por (Janoschka, 2002a); (Borsdorf, 2003); (Navarrete, 2013), para modelizar las grandes transformaciones experimentadas desde los años 1980, por las ciudades latinoamericanas.

Los modelos remarcan una primera fase colonial de lento crecimiento hasta finales del s. XIX y en la primera mitad del s. XX por la masiva recepción de inmigrantes procedentes del éxodo rural (migración interna), etapa de crecimiento acelerado impulsado por la globalización y los mecanismos neoliberales orientados hacia la exportación masiva de productos agropecuarios. Borsdorf (2003) identifica ese momento como el de la ciudad sectorial, fuertemente especializada en la exportación, altamente subordinada a los mercados externos, que sería el caso de Portoviejo.

A partir de la segunda mitad del s. XX se habría ido configurando la fase de ciudad polarizada o dual. Castell (1974) identifica ese momento como el origen de dos nuevas formas de hábitat urbano: la ciudad indígena representada por los campesinos inmigrados con modos de vida y de viviendas imitando el medio rural, propia de las ciudadelas y asentamientos informales de Portoviejo y; la ciudad occidental organizada por el automóvil, los centros comerciales y las urbanizaciones cerradas.

En Portoviejo, por la crisis de los precios del petróleo, esa etapa se demora hasta los años 1990 y se hace común con el s. XXI, con la apertura de los dos grandes centros comerciales y las numerosas plazas comerciales y de ocio diseñadas para el automóvil.

Esa dualidad social, por falta de integración en el sistema urbano de los más desfavorecidos, parece haberse mantenido con vigor en Portoviejo. La marginación de la prosperidad de una parte sustancial de la población habría extremado la polarización social (Maldonado y De Diego, 2002), que ha sido germen de la delincuencia y de la percepción de riesgo como elemento modelador de la ciudad (Rodríguez, 2002, 2005).

De la manera analizada anteriormente se pudo haber llegado a la última fase del modelo evolutivo: el de la ciudad fragmentada, donde se observa la incorporación gradual de los modos de vida y formas de convivencias sociales propias de la sociedad Norteamérica que refuerza la polarización urbana (Janoschka, 2002b); se puede apreciar que esa influencia se plasma tanto en las urbanizaciones cerradas, como en nuevos hábitos de comportamientos que expanden las prácticas de privacidad (viviendas y servicios), frente a la pérdida de significados de los espacios y servicios públicos.

Cuando se analiza lo referido anteriormente se puede suponer que en la ciudad se estarían dando atisbos del fenómeno denominado contraurbanización, con residencias que se dirigen hacia la periferia del cantón alejándose de la ciudad central, según dos modalidades ajustadas a los planteamientos teóricos que se manejan expuestos por Ferrás (2007); Hidalgo y Borsdorf (2009).

Por un lado, las clases medias en sus formatos residenciales de barrios (y alguna ciudadela) se alejan de la ciudad compacta conforme con un proceso de suburbanización, explicado sobre todo por la búsqueda de viviendas más baratas en periferias no muy alejadas, que mantienen una fuerte relación con el núcleo tradicional potenciando su poder de centralidad; por el otro las clases altas estarían protagonizando un proceso de exurbanización, al separarse mucho más de la ciudad central, básicamente en busca de calidad de vida, pero manteniendo también una fuerte relación con el núcleo tradicional, que es donde desempeñan sus trabajos altamente cualificados (Mitchell, 2004), por eso tampoco se da una pérdida de centralidad del distrito central de Portoviejo, pese a la pérdida de población.

El tenso equilibrio centro-periferia se ha roto en favor de las tendencias centrífugas por la grave afectación funcional del centro tras el sismo de 2016. La rápida aparición de nuevas centralidades periféricas, junto a las principales vías de comunicación, recuerdan el fenómeno de las *edge citties* norteamericanas estudiado por Garreau (1991), levantadas entre el campo y la ciudad, sobre las rondas de circunvalación, en entornos de muy baja densidad y grandes aparcamientos, que en el caso de la ciudad de Portoviejo han comenzado a mezclar viviendas y lugares de trabajo propios del centro arrasado.

El fenómeno analizado anteriormente obedece al interés especulativo que, le atribuye pocas expectativas a la reconstrucción del centro conforme con los planteamientos públicos; a ello se agrega el temor suscitado dada las inestables condiciones geotectónicas del espacio físico que ocupó el antiguo centro urbano, que exige inversiones cuantiosas en técnicas y medidas de reducción de desastres. Por el contrario, los grandes latifundios que circundan la ciudad se ofrecen como un escenario ideal para las nuevas operaciones urbanísticas guiadas por las bajas densidades. En ello también influye la respuesta reaccionaria de los que no reconocen la validéz de los espacios y servicios públicos comunes y los nuevos planteamientos urbanísticos impulsados por el Plan del Buen Vivir y la Constitución del año 2008, más socializantes que los derivados de la ciudad privatizada que tiende a imponerse (Rodríguez, 2005), cuestión que merece un análisis específico aparte.

Por todo ello, se considera esencial la reconstrucción pronta de un centro comercial y urbanamente funcional, complementado por otras centralidades subordinadas y por una nueva oferta de viviendas en los barrios centrales afectados (Comité de Reconstrucción y Reactivación Productiva, 2018), conforme con los resultados de otros estudios realizados sobre la reconstrucción y reutilización de espacios centrales en países latinoamericanos planteados por Carrión (2001), González (2001), Valenzuela (2002) y Kirchholtes (2011), (Etulain y González

(2013), Quintana (2016); incluso en aquellas ciudades que presentan algún tipo de riesgo que han sido expuestas por Sossa (2012), Villagra y Felsenhardt (2015) y Contreras y Beltrán (2015).

5. Conclusiones

De los diferentes análisis realizados se puede concluir que, la actual ciudad de Portoviejo se ajusta a los modelos de suburbanización selectiva propios de las ciudades latinoamericanas, ofreciendo muy pocos matices de las etapas de desarrollo urbano anteriores a la segunda mitad del s. XX, debido a la alta subordinación de su débil economía a las fluctuaciones internacionales.

La investigación permite apreciar que la percepción de riesgo parece ser, junto con la adopción de nuevos hábitos de vida menos socializantes, los motores que impulsan el proceso acelerado por la destrucción física del centro comercial y de negocios que, hasta 2016, anclaba todavía las dinámicas centrífugas de la vida económica y social de la ciudad. Siendo por ello que se considera urgentemente la recuperación del centro funcional urbano, como mecanismo de reestructuración del conjunto de la ciudad.

Los diferentes análisis sectoriales, que permiten sustentar estas conclusiones, contribuyen a reforzar los modelos interpretativos de las ciudades latinoamericanas. La evolución de la forma urbana se ajusta a los planteamientos de la ciudad fuertemente dependiente del sistema económico mundial (exportadora de materias primas). Como en otras partes, la ruptura de la forma urbana colonial se da por el éxodo campesino hacia las ciudades que, por falta de oportunidades de integración, conformaron la ciudad dual. Al igual que en otras ciudades latinoamericanas, se puede apreciar un mercado laboral muy débil, en el que impera la precariedad y el trabajo informal, que acentúa la polarización social, germen de la exclusión y de la delincuencia. Se puede incluir a la ciudad de Portoviejo en el conjunto de ciudades en las que la percepción de riesgo se erige como motor principal de las nuevas formas urbanas fragmentadas. Además de sustentar esas teorías generales, el interés del estudio radica en identificar el atractivo de las nuevas formas de vida de inspiración norteamericana, como coadyuvante del proceso. También en revelar un fuerte interés especulativo urbanístico y en aflorar una cierta oposición reaccionaria subyacente, frente a las formas urbanas más socializantes de la ciudad compacta, el espacio y los servicios públicos. En ese sentido, también se considera relevante la comprobación de cómo la desaparición súbita de las funciones del centro tradicional, por el sismo de 2016, ha acelerado los procesos de fragmentación urbana y ruptura social. Aspectos tratados, que abren nuevas líneas de investigación futura.

Lo analizado anteriormente permite suponer el valor científico de la investigación, pues las experiencias derivadas del estudio propician su aplicación en otras ciudades latinoamericanas, especialmente las que de alguna manera se encuentran asociadas al riesgo sísmico y donde más tarde o temprano será necesario incursionar en los temas de la reconstrucción del tejido urbano en el contexto del componente económico social.

Referencias bibliográficas

- Baremboin, A. (2016). Proceso de segregación socioespacial y revalorización inmobiliaria. El caso de Rosario (Argentina). *UNR*, 76.
- Borsdorf, A. (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *EURE*, XXIX(86), 37-49.
- Borsdorf, A; Bähr, J; Janoschka, M. (2002). Die Dynamik stadtstrukturellen Wandels in Lateinamerika im Modell der lateinamerikanischen Stadt. *Geographica Helvetica*, Jg. 57, 300-310.
- Brundtland, G. H. (1987). *Informe Brundtland*. ONU, Organización Mundial de la Salud. Washington: OMS.

- Cabral, F. (2002). *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. UNESCO, Universidad de Guadalajara, México.
- Carrión, F. (2001). *Las nuevas tendencias de la urbanización en América Latina*. En F. Carrión (Ed.), *El regreso a la ciudad construida*. Flacso-Junta de Andalucía, Quito.
- Castell, M. (1973). *Imperialismo y urbanización en América Latina*. Barcelona, España: Gustavo Gili.
- Castell, M. (1974). *La cuestión urbana*. México: Siglo XXI.
- Cebrian, F. (1995). *Clasificación funcional de las ciudades ecuatorianas según el análisis de componentes principales*. Universidad Castilla-La Mancha, Cuenca.
- Comité de Reconstrucción y Reactivación Productiva. (2018). Plan de Reconstrucción y Reactivación Productiva post terremoto. Gobierno del Ecuador. Consultado el 20 de julio de 2020. Obtenido de: <https://www.reconstruyoecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2018/02/Plan-de-Reconstrucci%C3%B3n-y-Reactivaci%C3%B3n-Productiva-post-terremoto.pdf>
- Contreras, C., y Beltrán, M. (2015). Reconstruir con capacidad de resiliencia: el casco histórico de la ciudad de Constitución y el sitio del desastre del terremoto y tsunami del 27/02/2010. *INVI*, n° 83, 30, 79-115. Obtenido de: <http://revistainvi.uchile>
- Etulain, C., y González, A. (2013). Rupturas y reintegraciones socio-territoriales en la intervención de los centros históricos latinoamericanos. In *VII Congreso de Medio Ambiente*. Obtenido de http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/26919/Documento_completo.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Ferrás, C. (2007). El enigma de la contraurbanización. Fenómeno empírico y concepto caótico. *Eure*, XXXIII(98), 5-25. Obtenido de <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1343/437>
- Francini, M., Palermo, A., y Viapiana, F. (2017). Enfoque estratégico de las actuaciones de sostenibilidad urbana en la planificación regional en Italia: la conurbación de Cosenza-Rende (Calabria). *Ciudad y territorio. Estudios territoriales*, 191, 9-25.
- Forsyth, A., Brennan, C., Escobedo, N., y Scott, M. (2016). *Revitalizing Places: Improving Housing and Neighborhoods from Block to Metropolis*. Cambridge, MA: Harvard University Graduate School of Design.
- Garreau, J. (1991). Edge city: life on the new frontier. *American Demographics*, 13(9), 24-31.
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Editorial Reverté S.A., Barcelona, España.
- Geoportal-Ecuador. (2018). *Descargas información geográfica sismo 2016 Portoviejo, Manabí*. Información en línea: Consultada el 21 de enero de 2020. Obtenido de: <http://www.geoportaligm.gob.ec/portal/index.php/sismo-2016/>
- González, L. (2001). *El regreso a la ciudad construida. La recuperación de la ciudad. La ciudad construida*. Quito: Flacso.
- Gutiérrez, O. (2005). La ciudad y el miedo. En U. d. Asociación de Geógrafos de España (Ed.), *VII Coloquio de Geografía Urbana* (pág. 340). Madrid: Siglo XXI.
- Hidalgo, R., y Borsdorf, A. (2009). El crecimiento urbano en Europa: conceptos, tendencias y marco comparativo para el área metropolitana de Santiago de Chile. *Estudios Geográficos*, LXX, 181-203.
- Hidrovo, M. (2015). *Economía y estado oligárquico: contradicciones y reacción armada de la sociedad manabita (1860-1895)*. Quito: Universidad Andina.

- Higueras, E. (2009). *El reto de la ciudad habitable y sostenible*. DAPP Publicaciones Jurídicas. Pamplona. España.
- Iglesias, G. (2016). La accesibilidad, la cohesión y la integración social. *Revista jurídica de Castilla y León, volumen 39*, p: 81-156. Obtenido de <https://www.jcyl.es/web/jcyl/AdministracionPublica/es/Plantilla100Detalle/1215245063566/1215245063566/1284557146513/Redaccion>
- IGM. (enero de 2013). Capas de Información Geográfica básica del IGM. , Ecuador: <http://www.geoportaligm.gob.ec/portal/index.php/descargas/cartografia-de-libre-acceso/carto>
- Jabareen, R. (2006). Sustainable urban forms: Their typologies, models, and concepts. *Journal of planning education and research*, 26(1), 38-52.
- Janoschka, M. (2002a). *Urbanizaciones privadas en Buenos Aires: ¿hacia un nuevo modelo de ciudad latinoamericana? En L.F. Cabrales (Ed.), Latinoamérica: Países abiertos, ciudades cerradas*. UNESCO, Universidad de Guadalajara, Guadalajara.
- Janoschka, M. (2002b). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *Revista EURE, XXVIII* (85), 11-29.
- Kirchholtes, H. (2011). *Desarrollo urbano sostenible en Latinoamérica. Parte 1: Estudio sobre las condiciones generales para la revitalización de áreas urbanas en México, Colombia, Ecuador, Brasil y Chile*. Urb-al III. Quito, Ecuador: Imprenta Mariscal. Recuperado el 5 de abril de 2019
- Larrea, C. (1985). *Crecimiento urbano y dinámica de las ciudades intermedias en el Ecuador (1950-1982)*. En D. Carrión et al. (Comp.), *Ciudades en conflicto*. Quito: El Conejo.
- Lattes, E. (2001). *Población urbana y urbanización en América Latina*. En F. Carrión (Ed.), *El regreso a la ciudad construida Quito*. Junta de Andalucía. Sevilla: Flacso.
- Leal, G. (2010). *javeriana.edu.co*. Recuperado el 10 de noviembre de 2019, de <https://javeriana.edu.co/Facultades/Arquidisenio/maeplan/publicaciones/documents/>
- López, P., y López, O. (2012). Conceptualización de un modelo de intervención urbana sostenible Ecobarrios en el contexto latinoamericano de reciente industrialización. *Revista de Arquitectura, Vol. 14 (ene.-dic. 2012)*; 116-127.
- Lozares, C., Pericàs, V., Martí, J., López-Roldán, P., y Molina, L. (2011). Cohesión, Vinculación e Integración sociales en el marco del Capital Social. Redes. *Revista hispana para el análisis de redes sociales*, 20(1), 1-28. Obtenido de <https://revistes.uab.cat/redes/article/view/v20-n1-lozares-verd-marti-et-al/407-pdf-es>
- Maldonado, L., y De Diego, G. (2002). El crecimiento universal de la ciudad excluyente. Ciudad y territorio. *Estudios territoriales*, 133, 453-457.
- McDonough, W. (2017). Urbanismo sostenible. *Investigación y ciencia*, 493, 56-59.
- Medved, P. (2016). A contribution to the structural model of autonomous sustainable neighbourhoods: new socio-economical basis for sustainable urban planning. *Journal of cleaner production*, 120, 21-30.
- Meijer, M., Adriaens, F., Van der Linden, O., y Schik, W. (2011). A next step for sustainable urban design in the Netherlands. *Cities*, 28(6), 536-544.
- Méndez, E. (2003). *El urbanismo defensivo. Ciudades: No 59*. RNIU, Puebla.
- Mitchell, A. (2004). Making sense of counterurbanization. *Journal of Rural Studies*(20), 15-34.
- Molina, R. (2009). *Historia de Portoviejo*. Portoviejo: Ediciones La Tierra.

- Montero-Serrano, J., Bosque, J., y Romero-Calcerrada, R. (2008). *Cuantificación y cartografía de la sostenibilidad social a partir de tipologías urbanísticas*. En: Hernández, L. y Parreño, J. M. (Eds.), *Tecnologías de la Información Geográfica para el Desarrollo Territorial*. Las Palmas, Gran Canaria, España: Servicio de Publicaciones y Difusión Científica de la ULPGC. Recuperado el 12 de noviembre de 2019, de http://www.age-geografia.es/tig/gran_canaria08/ponencia_1/Montero%20Serrano%20et%20al.pdf
- Moreno, O. (2015). Paisajes de emergencia: transformación, adaptación, resiliencia. *Revista INVI*, nº 83, 9-17. Obtenido de <http://www.revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/978/1187>
- Mostafavi, M., y Doherty, G. (2014). *Urbanismo ecológico. ¿Por qué urbanismo ecológico? ¿Por qué ahora?* (Vol. 1). Gustavo Gili.
- Municipio-del-Distrito-Metropolitano-de-Quito. (2006). *Plan general de desarrollo territorial del Distrito Metropolitano de Quito*. Memoria técnica 2006-2010, MDMQ, Quito. Obtenido de: https://biblio.flacsoandes.edu.ec/shared/biblio_view.php?bibid=105538&tab=opac
- Navarrete, D. (2013). Formas y conceptos de la urbanización planetaria para una lectura de la ciudad latinoamericana. *Andamios*, 10(22), 69-90. Obtenido de: <http://www.redalyc.org/pdf/628/62828837004.pdf>
- Organización Panamericana para la Salud. (2010). *Mapa de riesgo sísmico*. Institucional, Quito, Ecuador. Consultado el 15 de diciembre de 2019, Obtenido de: https://www.paho.org/ecu/index.php?option=com_docman&view=download&category_slug=sala-de-situacion-ecu&alias=274-mapa-de-riesgo-sismico-2010&Itemid=599
- Ortiz, J., y Schiappacasse, P. (2000). Evolución de la diferenciación areal interna del espacio social del Gran Santiago: una dinámica opuesta a la sostenibilidad social de la ciudad. *Investigaciones Geográficas*, 34, 61-76. Obtenido de: <https://investigacionesgeograficas.uchile.cl/index.php/IG/article/view/27732>
- Quintana, T. (2016). *Urbanismo sostenible, rehabilitación, regeneración y renovación urbanas*. Dialnet.
- Quintana, T; Casares, A; Arroyo, M. (2015). *Urbanismo Sostenible Rehabilitación, Regeneración y Renovación Urbanas*. Tirant lo Blanch, primera edición.
- Rodríguez, I. (2002). *Urbanizaciones cerradas en Latinoamérica. Ciudad y territorio*.
- Rodríguez, I. (2005). ¿"Privatopía" versus ciudad pública? La materialización del miedo en el espacio urbano. En *La ciudad y el miedo. VII Coloquio de Geografía Urbana*, (págs. 127-152). Girona: AGE.
- Rodríguez, R. (2014). *Urbanismo sostenible: un enfoque desde la planificación*. Universidad de La Salle.
- Roseland, M. (2000). Sustainable community development: integrating environmental, economic, and social objectives. *Progress in planning*, 54(2), 73-132.
- Salinas, F., y Pérez, S. (2017). Reinención patrimonial y revitalización urbanística: a propósito del modelo malagueño. Ciudad y territorio. *Estudios territoriales*, 191, 63-79.
- Schteingart, M. (1973). *Urbanización y dependencia en América Latina*. Ediciones Nueva Visión, [1973], Buenos Aires: SIAP. Programa Editorial de la Sociedad Interamericana de Planificación.
- Secretaría-de-Gestión-de-Riesgos. (2016). *Situación general desde crisis sísmica 16 de abril*. En *Informe de situación n°71-19/05/2016 (20h30). Terremoto 7.8 °-Pedernales*. Gobierno del Ecuador, Quito. Consultado el 12 de septiembre de 2018. Obtenido de: <https://www.gestionderiesgosgob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/05/INFORME-n71-SISMO-78-20302.pdf>

- SENPLADES. (2013). *Plan Nacional de Desarrollo/ Plan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017*. Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, Quito. Obtenido de:
<http://ftp.eeq.com.ec/upload/informacionPublica/2013/PLAN-NACIONAL-PARA-EL-BUEN-VIVIR-2013->
- Sojo, C. (2007). Cohesión social y exclusión. Una mirada desde Centroamérica. *QUORUM*, 18, 28-87. Obtenido de:
https://ebuah.uah.es/dspace/bitstream/handle/10017/7870/cohesion_sojo_QUORUM_2007.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Sossa, Z. (2012). Condiciones generales para la revitalización de áreas urbanas en desuso con sospecha de contaminación en Latinoamérica. *Territorios*, 26, 83-105. Obtenido de:
<https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/2119>
- The Academy of Urbanism. (2012). <https://www.academyofurbanism.org.uk/>. (T. F. Urbanism, Productor). Consultado el 4 de abril de 2019, Obtenido de: <https://www.academyofurbanism.org.uk/freiburg-charter/>
- Valenzuela, A. (2002). *Las nuevas centralidades: fragmentación, espacio público y ciudadanía*. En L.F. Cabrales (Coord.), *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. UNESCO, Guadalajara.
- Villagra, A., y Felsenhardt, C. (2015). El paisaje urbano de emergencia en Valdivia, Chile: contribuciones a la planificación y diseño urbano post-desastre para la restauración. *Revista Invi*, nº 83, 30, 19-76. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/2>
- Wheeler, M. (2000). Planning for metropolitan sustainability. *Journal of planning education and research*, 20(2), 133-145.