



Visualizando la urbanidad del Centro Histórico de Guayaquil.

Visualizing the urbanity of Guayaquil's historic city center.

Miño Sabando Miguel Angel[®]

Investigador Independiente.
miguelams_1712@hotmail.com

Mayorga Cárdenas Miguel Yuri[®]

Universitat Politècnica de Catalunya.
miguel.mayorga@upc.edu

Galindo González Julian[®]

Universitat Politècnica de Catalunya.
julian.galindo@upc.edu

Received: 2025-10-21

Accepted: 2025-12-16

Published: 2025-12-30

Palabras clave: Espacio público, urbanidad, centro histórico, Guayaquil.

Resumen | El centro histórico de Guayaquil es el principal centro económico de la ciudad, y el lugar que reúne la mayor cantidad de actividades y servicios, en este sitio se han realizado varias regeneraciones urbanas a lo largo de los años, y esto se refleja en su arquitectura, espacios públicos y la forma de desplazarse de sus habitantes. La forma urbana del centro histórico está soportada por varias infraestructuras viaarias entre las principales se encuentran, la avenida 9 de Octubre (eje principal de oeste - este), y tres vías transversales principales a esta como la Av. Boyacá, Av. Pedro Carbo, y Av. Simón Bolívar, enlazando con la calle Diagonal José Joaquín de Olmedo, las cuales son vías de acceso que permiten la continuidad del tránsito rodado y la contigüidad de las actividades que se generan en el espacio urbano del centro histórico de Guayaquil. Por lo tanto, el análisis se centrará en explicar las condiciones de urbanidad del centro histórico de Guayaquil dando un contexto de su conformación, además de identificar y exponer casos donde se genera una interacción urbana con mayor intensidad, y mostrar aquellos lugares y espacios donde se configura una continuidad y contigüidad de actividades.

Abstract | The historic city center of Guayaquil is the main economic center of the city, and the place that brings together the largest number of activities and services, several urban regenerations have also been carried out on this site over the years, and this is reflected in its architecture, public spaces, and the way its inhabitants get around. The urban form of the historic city center is supported by several infrastructures like 9 de Octubre avenue (the main axis, from west to east) and three main transversal ways such as Boyacá av., Pedro Carbo av. and Simón Bolívar av., linked with the Diagonal José Joaquín of Olmedo street, which are access roads that allow the continuity of road traffic and the contiguity of activities that generated on the urban space of the historic city center of Guayaquil. Therefore, the analysis will focus on explaining the urban conditions of the historic city center of Guayaquil, giving a context of its formation, as well as identifying and presenting cases where urban interaction is

generated with greater intensity, and shows those places and spaces where a continuity and contiguity of activities are configured.

Introducción

Centro Histórico, Espacio Público y Urbanidad

Como punto de partida, saltan interrogantes como, ¿Qué es un centro histórico?, ¿Qué conforma el centro histórico?, ¿cuáles son las características que tiene un centro histórico?, ¿por qué las personas se identifican con el centro histórico?, ¿Cuáles son los elementos urbanos del centro histórico?, ¿Existe urbanidad¹ en el centro histórico? Todas estas interrogantes han sido planteadas con el objetivo de abordar los aspectos y características más relevantes del centro histórico de Guayaquil y profundizar en aquellos puntos más importantes.

El coloquio que se desarrolló en Quito – Ecuador en 1977, acerca de la preservación de los centros históricos ante el crecimiento de las ciudades contemporáneas; definió como centro histórico a “*todos aquellos asentamientos humanos vivos, fuertemente condicionados por una estructura física proveniente del pasado, reconocibles como representativos de la evolución de un pueblo.*” (Santiesteban, 2008, p. 17)

El centro histórico de una ciudad suele ser la parte antigua de esta, donde se encuentran edificios patrimoniales o históricos, en ocasiones vetustos, con rasgos o características muy particulares que definieron la arquitectura de una época. Para Carrión M., el centro histórico es una configuración social particular, cambiante e histórica, que contiene una ciudad; es parte medular y esencia de esta, y es el origen de la ciudad. (Carrión M., 2000, pág. 7) Además, es un espacio que abarca fenómenos diversos, donde convergen percepciones distintas a partir de elementos construidos en varias etapas de la historia. El centro histórico a escala urbana es el espacio público por excelencia de la ciudad, es el lugar donde se generan tensiones entre el estado y la sociedad, entre lo público

Keywords: Public space, urbanity, historic city center, Guayaquil.

¹Solá – Morales, M. (2005), pág. 146 – 147. “la urbanidad resulta de la articulación de las cosas urbanas, para hacer ciudad se necesitan de atributos tales como, simultaneidad, temporalidad y diversidad. La urbanidad estará, pues, en aquellas construcciones materiales capaces de transmitir a los ciudadanos la comprensión de esos atributos.”

y lo privado, es el lugar con más procesos de transformación o regeneración en una ciudad, este espacio público es reconocible por el conjunto de sus elementos urbanos. (Carrión M., 2008, p. 89 - 91)

Como cuestión de hecho, los elementos urbanos más representativos de un centro histórico son sus espacios públicos, siendo las plazas un punto de encuentro y de relación de las personas con las edificaciones circundantes, es decir, donde se originan las relaciones sociales y urbanas. De acuerdo con Bohigas (2003), *“En las ciudades, el espacio público es el lugar de identidad colectiva. La imagen y la función radica en el espacio público, sin distinción entre el espacio abierto y el espacio construido de las instituciones y los servicios.”* (Bohigas, 2003, p. 29)

Como sugiere Manuel de Solá – Morales (1992), la función del espacio público consiste en urbanizar lo privado (edificaciones), es decir, darle carácter urbano público y convertirlo en parte de lo público. (Solá - Morales, 2008, pág. 187) En otras palabras, los espacios públicos son una pieza fundamental para que las edificaciones públicas o privadas, se transformen en espacios de uso colectivo², es decir, aquellas edificaciones que logran interactuar con su entorno urbano y la sociedad, y estos a su vez la consideran como propio, donde se genera urbanidad. Como enfatiza Priore Lima (2016), los espacios colectivos son los exponentes de la urbanidad, ya que estos conectan los espacios públicos y los edificios actuando como interfaces, por lo tanto, los espacios colectivos son áreas de uso compartido y de encuentro común que se caracterizan por la convivencia a veces conflictiva, mezcla social y funcional, y una arquitectura seductora. (Priore Lima, 2016, p. 31 - 32)

De acuerdo con Cervera, Llop & Peremiquel (2022), el concepto de urbanidad procede de las normas de la buena conducta social, y como cuestión de hecho, no hay un concepto de urbanidad relacionado a la temática del urbanismo, sin embargo, por analogía se puede asociar “la urbanidad” a la imagen de ciudad, espacio urbano, espacio público y lugares de convivencia. Por lo tanto, la urba-

nidad en relación con una zona urbana (independientemente de si este es o no un área central) debería aplicarse considerando las interacciones entre los distintos elementos urbanos, aportando atributos cualitativos al espacio público, y que se configuren como entornos para socializar e interactuar, además de que se transformen en espacios de identidad y significado para sus habitantes. (Cervera Alonso de Medina, Llop Torné, & Peremiquel Lluç, 2022, p. 69)

Según Galindo & Moro (2018), se entiende por urbanidad a la capacidad de los elementos urbanos para fomentar y favorecer la interacción formal y funcional, que está ligado a la experiencia que tienen las personas con el espacio físico, y hay dos argumentos presentes en esta interacción que son la continuidad y la contigüidad. Por lo tanto, se entiende por continuidad a la ininterrupción del trazado viario, y por contigüidad a la distancia (cerca o lejos) que logra entrelazar y relacionar los elementos urbanos, y las actividades con las personas. (Galindo & Moro, 2018, p. 13)

Con estas premisas como base, es preciso descubrir estos escenarios de urbanidad del centro histórico de Guayaquil, es decir, mostrar la capacidad que tienen los elementos arquitectónicos y urbanos, para fomentar su interacción formal y funcional con las personas que visitan y conviven, aquellos lugares donde hay una diversidad de actividades con múltiples itinerarios que las relacionan. Asimismo, como expresa Moreno (2023), *“la calle puede y debe recuperar su papel inicial de conectar a los ciudadanos.”* (Moreno, 2023, p. 139)

Método

El trabajo de investigación es de tipo descriptivo y enfoque cualitativo, orientado a visualizar la urbanidad del centro histórico de Guayaquil, por lo que se usaron varias técnicas e instrumentos (tabla 1). Se realizó una observación directa de los espacios públicos (calles, plazas, parques, malecón), y cómo las personas interactúan con su entorno y cómo se relacionan con las edifica-

²Priore Lima, R. (2016), pág. 31. “Estos espacios pueden ser de propiedad pública o privada y, junto con los espacios públicos de uso público, componen el ambiente común de la ciudad. Esta clasificación va más allá de la tradicional que diferencia los espacios públicos en calles, plazas y parques, porque incluye lugares construidos en suelo privado.”

ciones (edificios públicos, privados, oficinas, comercios, bancos, restaurantes, estaciones de metrovía), además, se documentaron las características morfológicas, el uso del espacio público, la movilidad, accesibilidad y la

imagen urbana mediante fotografías, notas de campo y croquis a mano, la información recopilada se analizó para identificar patrones de uso, dinámicas urbanas y relaciones espaciales.

Tabla 1: Técnicas e instrumentos utilizados para el análisis de urbanidad del centro histórico de Guayaquil. (2025)

Técnica/ Instrumentos	Aspectos analizados
Observación directa	Analizar cómo las personas usan el espacio público del centro histórico de Guayaquil y cómo se relacionan e interactúan con el entorno urbano.
Fotografía	Documentar el estado físico de edificaciones, fachadas, calles, plazas.
Registro de notas	Anotar impresiones, patrones de movilidad y dinámicas urbanas.
Croquis / mapas	Representar la disposición espacial de calles, plazas y edificaciones y relaciones urbanas.
Análisis visual	Identificar problemáticas, características del lugar y patrones de uso.

Resultados

El centro histórico de Guayaquil

La ciudad de Guayaquil desde sus inicios se concibió como una ciudad portuaria y esto se debe a su posición geográfica con respecto al río Guayas, que permitía la navegación de las embarcaciones hacia distintos puertos y, por lo tanto, facilitaba la comercialización y exportación de productos y materia prima. Sin embargo, su historia en términos arquitectónicos se podría decir que es reciente, específicamente desde finales del siglo XIX, y esto se debe a que Guayaquil a lo largo de su historia ha tenido varios incidentes, ya que su centro histórico no se ha conservado de la misma manera que sus homónimos como son las ciudades de Quito³ y Cuenca⁴ fundadas también en el siglo XVI por el imperio español, incluso sus centros históricos están delimitados ocupando un área específica, y son el testimonio vivo de una época, esto se ve reflejado en su trazado urbano, sus calles, espacios públicos y edificaciones que aún se conservan.

No obstante, la ciudad de Guayaquil como bien lo enfatiza Bock (1992) a través de una revisión cartográfica, observa una ausencia

de delimitación que defina claramente el centro histórico. (Bock, 1992, pág. 13) Por esta razón, es necesario remitirnos a la historia y a los distintos exponentes que han hablado sobre el proceso urbano de Guayaquil como son Rojas M., Villavicencio G., Comp-te F., Bock M., entre otros; para identificar al que se podría denominar centro histórico de Guayaquil.

Guayaquil fue fundado en el año 1547 con la expansión del imperio español, la ciudad se emplazó sobre las faldas del Cerro Santa Ana, para el año 1620 se había convertido en un importante puerto comercial. La forma urbana de Guayaquil en esa época estaba definida por la topografía del lugar, no había un trazado de calles y manzanas, además tuvo varios incidentes que interrumpieron su crecimiento como los ataques piratas y los continuos incendios. (Rojas & Villavicencio, 1988, p. 15 - 17)

Como cuestión de hecho, es pertinente indicar cómo eran los espacios de interacción y mezcla social que se daban entre la ciudad nueva y vieja (Figura 1) en la época colonial, la ocupación del espacio urbano no respondió a un patrón de diferenciación social estricto. Junto a las viviendas de las élites, se

³La ciudad de Quito, capital del Ecuador, fue fundada en 1534, y esta fue declarado patrimonio cultural de la humanidad por la UNESCO en 1978, ocupando un área central de 70,4 ha. con una zona de amortiguación de 375,2 ha. Obtenido de: UNESCO, World Heritage Convention, en el enlace: <https://whc.unesco.org/es/list/2>

⁴La ciudad de Cuenca fue fundada en 1557, y esta fue declarada patrimonio cultural de la humanidad por la UNESCO en 1999, ocupando un área central de 224,1 ha. con una zona de amortiguación de 1836,9 ha. Obtenido de: UNESCO, World Heritage Convention, en el enlace: <https://whc.unesco.org/es/list/863>

ubicaban aquellas de humilde construcción en que habitaban artesanos, sirvientes, esclavos y personas de diversas condiciones, además, estos grupos mantuvieron vínculos con las élites del puerto, lo que favoreció la continuidad y fortalecimiento de dichas relaciones durante el periodo colonial. (Chaves, 2006, pág. 50 y 53) Según Miño Sabando

(2023), “los dos puntos importantes de esta época colonial, fue el establecimiento del damero y el nacimiento de una ciudad portuaria, aquel lugar que mueve la economía de la urbe, y el lugar primigenio de encuentro y de relaciones urbanas en la ciudad de Guayaquil.” (Miño Sabando, 2023, p. 12)



Figura 1: El puerto y las dos ciudades (ciudad nueva y vieja), plano de Paulus Minguet. Hoyos & Avilés. (2010)

Guayaquil ha tenido varios incendios a lo largo de su historia (figura 2), en el año 1896 ocurrió una de las peores catástrofes para sus habitantes y la urbe que estaba en constante desarrollo. El centro de Guayaquil fue el que protagonizó el hecho histórico del “Incendio Grande”, incendio de enormes proporciones que arrasó con la mitad de la ciudad desde el sector de la Gobernación hasta el Barrio Las Peñas, dejando pérdidas humanas, así como

también edificaciones irreparables y consumidas por las llamas, inclusive la denominada ciudad vieja se destruyó, según Hoyos & Avilés (2010): “Guayaquil perdió en ese incendio 1.600 viviendas, una innumerable cantidad de almacenes y mercadería; perdió las tumbas de sus próceres tanto como sus mejores y más bellos edificios; perdió sus iglesias e infinidad de tesoros patrimoniales.” (Hoyos & Avilés, 2010, p. 110)



Figura 2: Plano que muestra la destrucción que dejó el incendio de 1896. Hoyos & Avilés. (2010)

Por lo sucedido en Guayaquil en el “Incendio Grande” de 1896 se reunieron el gobierno central, el cabildo y empresarios para brindar la ayuda necesaria y reconstruir la ciudad, además el municipio lanzó un concurso de proyectos urbanos para intervenir en la zona afectada, el cual se le otorgó a Gastón Thoret, quien realizó un trazado regular del área que se conocía como ciudad vieja, extendiendo la trama urbana de la ciudad, desde la gobernación hasta las faldas del cerro santa Ana y del Carmen, incluida la zona de los potreros. (Rojas Mosquera, 2020, p. 67)

En el ámbito arquitectónico, la ciudad de Guayaquil se enfocó en la reconstrucción de vivienda para los damnificados, con materiales como la madera y siguiendo los mismos modelos formales y espaciales del siglo anterior. Años más tarde, se empezó a utilizar el cemento y el hormigón armado como sistema constructivo. Además, con la llegada de arquitectos y técnicos europeos, sobre todo italianos, que construyeron nuevas edificaciones, las cuales fueron aceptadas fácilmente por la burguesía local, ya que con este sistema constructivo se evitaba la proliferación del fuego. (Compte Guerrero, 2018, p. 73)

A inicios del siglo XX, Guayaquil sigue en proceso de reconstrucción por el Incendio Grande, incluso se le sumó la reconstrucción de la Av. Olmedo ya que hubo incendios en 1901 y 1902. (Rojas Mosquera, 2020, pág. 69) Hay que destacar que el período del auge cacaotero finaliza en 1920, y en los años siguientes su producción y exportación caen, en consecuencia, la ciudad de Guayaquil entra en una crisis económica, repercutiendo significativamente en el ámbito social, así también en lo urbano y arquitectónico; debido a esto, hay varios periodos de la arquitectura guayaquileña. (Bock, 1992, p. 6)

Por ejemplo, las edificaciones antes de 1925 son de una tendencia o estilo europeo, donde principalmente se construyeron en el barrio Las Peñas, asimismo, un grupo de manzanas paralela al Malecón Simón Bolívar junto al Municipio y la Gobernación, y en la parroquia Pedro Carbo alrededor del mercado norte; estos dos últimos establecen la sim-

biosis de comercio, servicios, y residencia, que eran los usos que tenían las edificaciones donde vivía la burguesía de la época. Por otro lado, desde 1900 se construyeron edificaciones a lo largo de la Av. 9 de octubre, constituyendo el segundo eje principal de la ciudad, donde los usos de las edificaciones eran residenciales y de servicios, habiendo varios estilos o tendencias arquitectónicas a lo largo de este eje. (Bock, 1992, p. 14)

Como bien lo explica Carrión M. (2000), los centros históricos no existieron siempre y su área urbana se consolida a final del siglo XIX y principios del XX, cuando termina de configurarse el área matriz, no obstante, este espacio no niega la posibilidad de otros procesos externos en términos territoriales y temporales, es más, con esto se desmiente la idea de que el centro histórico solo abarca lo que sucedió en la época colonial, sino que considera los distintos procesos históricos en una ciudad. (Carrión M., 2000, p. 21)

Por consiguiente, el centro histórico de Guayaquil tiene dos ejes principales que son la Av.9 de octubre y la Av. Malecón Simón Bolívar paralela al río Guayas, por lo tanto, se podría identificar el centro histórico de la siguiente manera (figura 3):

- Hacia el norte el cerro Santa Ana y cerro del Carmen
- Hacia el sur la diagonal José Joaquín de Olmedo (sector conocido como la Bahía)
- Hacia el este la av. Malecón Simón Bolívar y como límite natural el Río Guayas
- Hacia el oeste tomando como eje principal la Av. 9 de octubre hasta el parque Centenario.

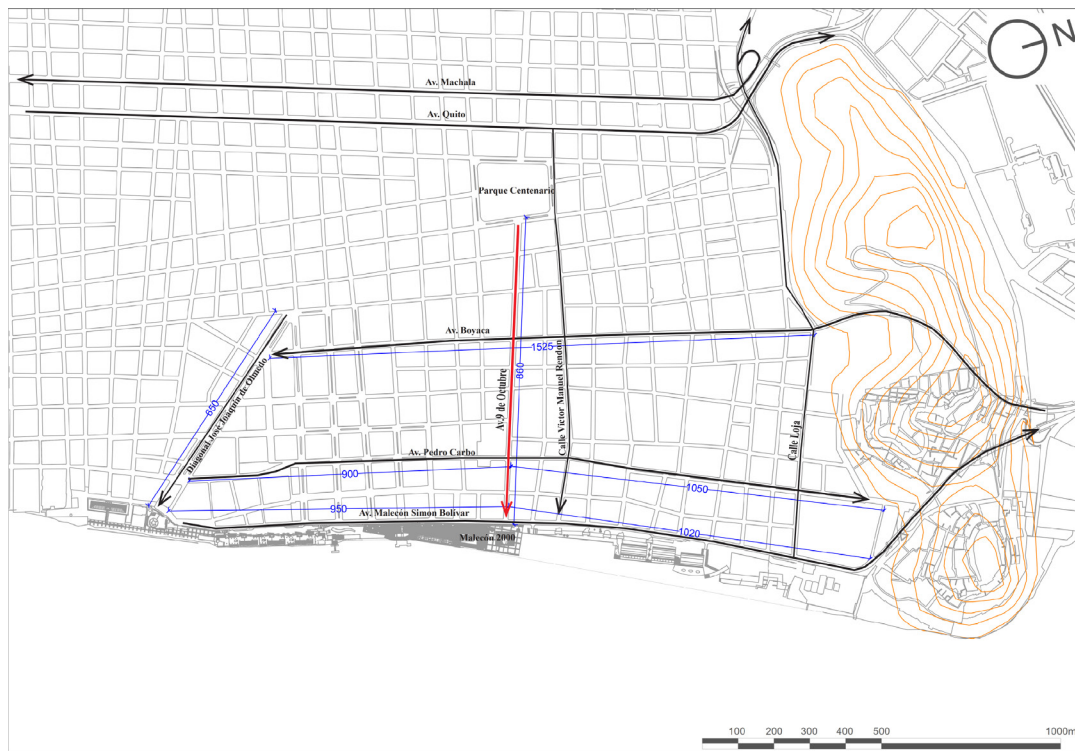


Figura 3: Diagrama de vías principales del centro histórico de Guayaquil. Miño Sabando. (2023)

Visualizando y midiendo las condiciones de urbanidad en el centro histórico de Guayaquil

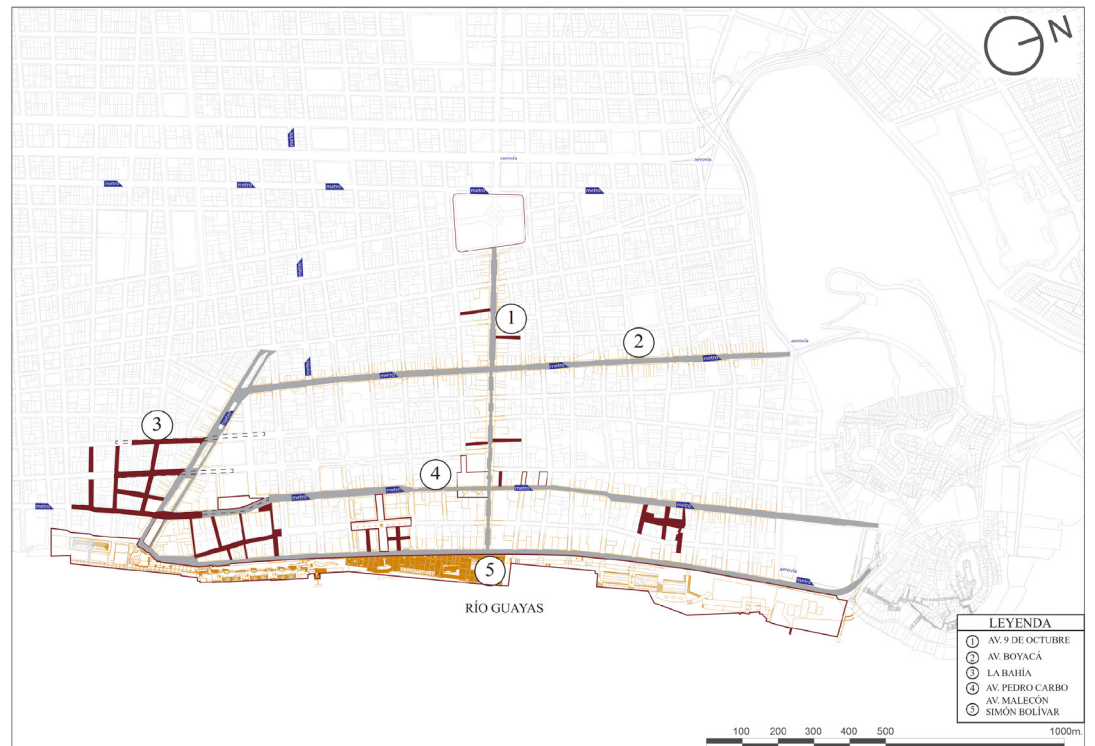
El centro histórico de Guayaquil es un lugar que ha tenido varias regeneraciones urbanas a lo largo de su historia. Sus calles, edificios, espacios públicos, incluso la forma de movilización de sus habitantes son el testimonio palpable de este constante cambio, ya que su arquitectura es variada con diferentes estilos y tendencias, que corresponden a los distintos periodos en que se construyeron. De esta manera, la mirada sobre el centro histórico de Guayaquil va a estar en aquellos espacios singulares que generan una interacción formal y funcional con las personas, donde hay una diversidad de actividades, usos, encuentros, relación y conexión entre distintos elementos urbanos, y cohesión social, aquellos escenarios donde se manifiesta la urbanidad.

En estos espacios hay 3 factores que se repiten en mayor o menor medida, que son la accesibilidad y conectividad, la mezcla de usos y actividades, y elementos arquitectónicos que atraen a las personas. Para esto, se han seleccionado 5 espacios para analizar (figura 4) que son: la Av. 9 de octubre, la Av. Boyacá, el sector de la Bahía, la Av. Pedro Carbo, y la Av. Malecón Simón Bolívar.

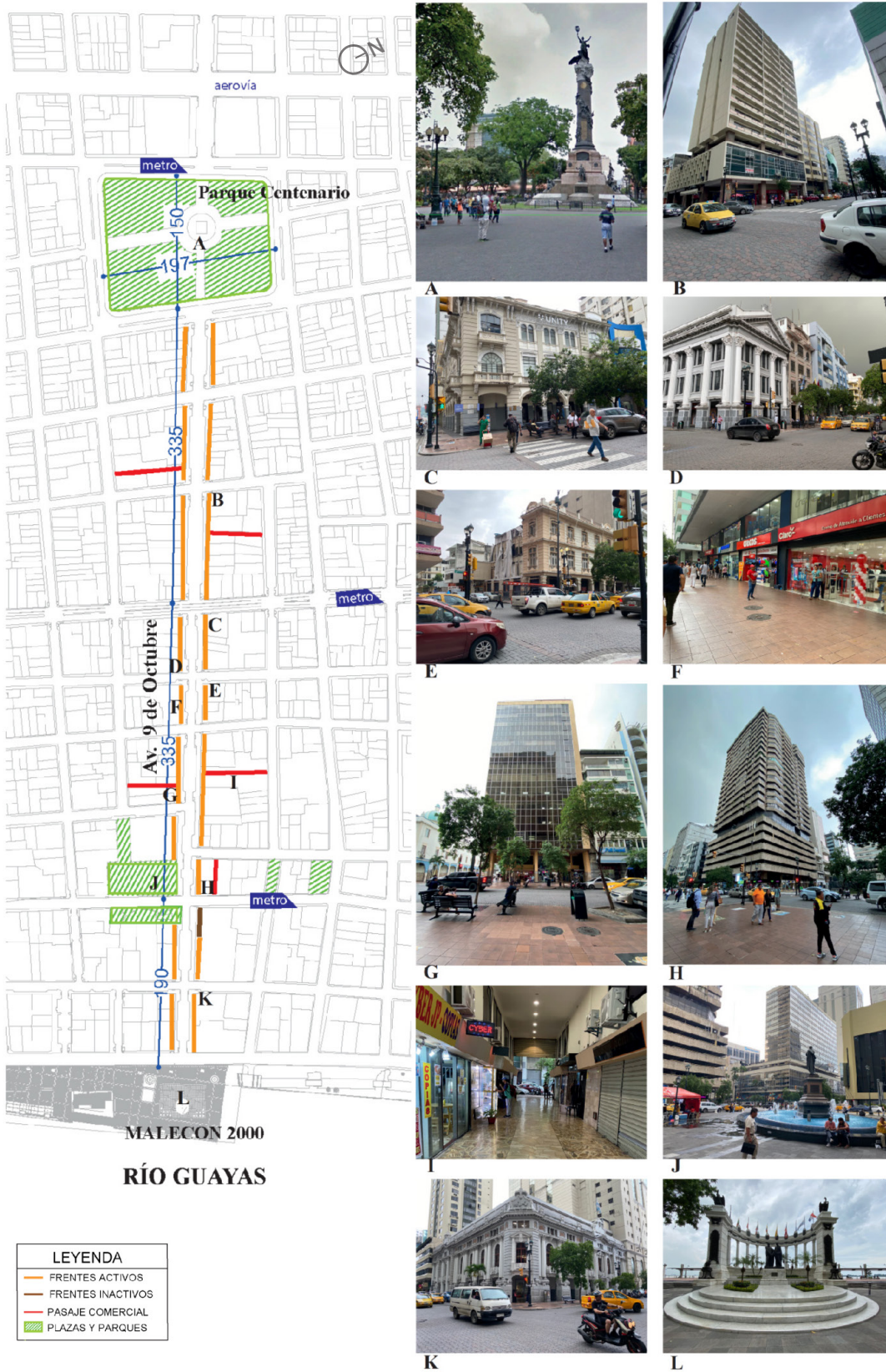
La Av. 9 de Octubre, entre el parque Centenario y el Malecón 2000 (Punto 1)

La Av. 9 de octubre es uno de los ejes más importantes de la ciudad de Guayaquil, con 2,16km. de largo aproximadamente, sin embargo, solo 860m. de toda su extensión corresponden al centro histórico desde el parque Centenario hasta el Malecón 2000, estos espacios públicos son fundamentales en la vida urbana del centro histórico, además, ambos tienen hitos que son reconocidos por sus habitantes como son el Hemiciclo de la Rotonda (malecón 2000) y la Columna de los Próceres (parque Centenario), marcando un inicio y final de la vía, más no del recorrido; ya que el parque es una pieza clave en el tejido urbano por su permeabilidad, como bien indica Miño Sabando (2023), “a pesar de que el parque Centenario corta la continuidad vehicular de la av. 9 de octubre con el centro histórico, peatonalmente no se siente de la misma manera, ya que el parque es un lugar de encuentro social y de ocio, una parada obligatoria para convivir, donde los habitantes de la ciudad se reúnen y pasan su tiempo libre en él, más bien el parque hace de transición y conexión con las vías adyacentes a este.” (Miño Sabando, 2023, p. 55)

Figura 4: Los 5 espacios de estudio del centro histórico de Guayaquil. (2025)



Sobre el eje de la Av. 9 de octubre (figura 5) se encuentran edificaciones de estilos diversos como por ejemplo de arquitectura moderna, neoclásica, art nouveau, y art decó, aunque para sus transeúntes esto pasa desapercibido, ya que su mayor virtud radica en su permeabilidad, en este caso, por la facilidad que tienen las personas para caminar a lo largo de esta avenida, por sus plantas bajas activas que tienen grandes ventanales o aberturas que invitan a ingresar a los distintos establecimientos como boutiques, tiendas de ropa, tiendas de electrodomésticos, restaurantes, bancos, entre otros; además, en ciertas manzanas se encuentran pasajes comerciales que favorecen la conexión entre el interior (espacio privado) y el exterior (espacio público). Como resultado, la urbanidad en la Av. 9 de Octubre se genera a partir de la contigüidad y diversidad de actividades, en sus usos y encuentros, en su capacidad de conectar y relacionar los distintos elementos urbanos a través de, sus aceras que se van entrelazando con sus vías perpendiculares y que la complementan como la Av. Boyacá, la Av. Pedro Carbo y la Av. Malecón Simón Bolívar.



⁵Naranjo Ramos, Y. (2019), p. 135. “La primera línea troncal o primer corredor corresponde a la línea que se extiende entre las terminales de transferencia “El Guasmo” y “Río Daule”, con una longitud (ida y vuelta) de 31,59 kilómetros”.

La Av. Boyacá caminando bajo soportales (punto 2)

La Av. Boyacá es una de las vías principales del centro histórico de Guayaquil, donde se evidencia el progreso de la ciudad en términos de movilidad y conectividad, puesto que los habitantes del norte de la ciudad se dirigen al centro histórico tomando esta ruta de acceso que atraviesa el cerro del Carmen a través de un túnel. Además, una de sus características principales es el sistema de transporte público metrovía correspondiente a la Troncal 1⁵ donde se disponen 3 estaciones cada 400m. aproximadamente, ubicadas de manera que faciliten el acceso o conexión a distintos equipamientos, por ejemplo, la primera estación saliendo del túnel tiene un trayecto de 210 m. hacia el colegio San José La Salle y de 430 m. al hospital Luis Vernaza, asimismo, la segunda estación está a 155 m. de la Av. 9 de Octubre, y desde la tercera estación hacia la Catedral Metropolitana y el parque Seminario hay un recorrido de 200m. (figura 6).

Esta avenida de 1,5 km. de largo tiene aceras de 3m. de ancho con la particularidad de que sus edificaciones crean una hilera de soportales que van acompañado al peatón a lo largo del recorrido, brindando un mejor confort ante las condiciones climáticas (calor o lluvia) de la ciudad de Guayaquil. De hecho, el 80% de las edificaciones de la acera oeste tienen soportales, mientras que del lado este son el 70%, debido a esto la utilización de la planta baja vinculado a este elemento constructivo da como resultante unos frentes activos con una actividad comercial muy intensa, donde se encuentran tiendas de ropa, artículos para el hogar, restaurantes, farmacias, entre otros, además de usos como el hotelero y de oficinas; es decir, los soportales de la av. Boyacá protegen al peatón ante el caluroso clima de la ciudad de Guayaquil, y además, crean esta conexión entre espacio público y privado, que producen una contigüidad de actividades, de esquinas y encuentros, por otro lado, el transporte público facilita la conexión y relación de las personas con los distintos elementos urbanos, generando así urbanidad.

Figura 6: Un eje de conectividad entre el norte y el centro histórico. Con imágenes obtenidas de Google Earth. (2025)



La Bahía de Guayaquil, una conformación de calles, pasajes, esquinas, y gran actividad comercial (punto 3)

La Bahía es una centralidad urbana de la ciudad de Guayaquil, esta no es un centro comercial común, no es solo una edificación, es una conformación de varias manzanas, edificios, calles, pasajes, pasos elevados vehicu-

lares, espacios públicos y privados, esquinas y encuentros, un espacio que produce tensiones en todo su entorno urbano con una alta permeabilidad y porosidad (figura 7); los cuales son elementos de una urbanidad que se ha ido consolidando. En términos espaciales este espacio se extiende desde la calle Cristóbal Colón al norte, Capitán Najera al sur, Hideyo Noguchi al oeste, y la Malecón

Simón Bolívar al este, aunque su influencia como espacio de atracción y concentración de personas se ha ido extendiendo y propagado con el paso del tiempo hacia otras manzanas debido a su actividad comercial.

Sin embargo, lo que llama la atención de este sector no es su arquitectura, ni sus frentes de fachada, sino la configuración de sus pasajes comerciales con miles de locales comerciales que incluso ocupan los bajos de los pasos elevados vehiculares, los cuales se van entrelazando los unos con los otros, generándose esta contigüidad y diversidad de actividades en el sector, debido a su gran actividad comercial y la variedad de productos que se pueden adquirir, como por ejemplo, tecnología, electrodomésticos, papelería, juguetes, calzado, ropa, entre otros; artículos que están a la vista de todo aquel que visita este

lugar, incluso las personas “regatean” al momento de comprar algo.

En este sector se han realizado varias regeneraciones urbanas y obras civiles, como los 3 pasos elevados vehiculares que han ayudado a la movilización de los vehículos que van del centro histórico al sur de la ciudad y viceversa. Asimismo, sobre la diagonal José Joaquín de Olmedo que tiene dos carriles vehiculares y en medio un área destinada a diferentes usos como, zonas de parking, una estación de metrovía, y la plaza Bicentenario que cumple su función de estancia urbana, siendo un punto de encuentro social y de conexión hacia los distintos pasajes comerciales y el malecón 2000. En la actualidad una de estas zonas se convirtió en una edificación de parking que rompe la continuidad visual que tenía el peatón de una acera a otra.



Figura 7: La Bahía de Guayaquil y sus porosidades. (2025)

La Av. Pedro Carbo, un encadenamiento de plazas (punto 4)

En los 2km. que tiene de longitud la Av. Pedro Carbo se presenta una conformación de plazas que es una de las particularidades que tiene el centro histórico de Guayaquil, estos espacios públicos son los que determinan la estructuración y configuración espacial de esta avenida, formándose de esta manera una contigüidad y diversidad de actividades que consiguen generar unos espacios públicos más diversos y complejos en conjunto con las arquitecturas, complementándose uno y otro, bajo estas circunstancias se ha forjado esta idea de urbanidad por este enca-

denamiento de plazas que funcionan como estancias urbanas y que son las que terminan direccionando a las personas hacia nuevos lugares. Además, una de sus características principales es el sistema de transporte público metrovía donde se disponen 4 estaciones cada 400m. facilitando la conexión hacia las distintas edificaciones y los espacios públicos.

Como cuestión de hecho, junto a las plazas se encuentra una edificación de tipo religiosa, cultural, o edificio público, estableciendo esta dualidad de espacio público y privado que a su vez se convierten en espacios de uso colectivo. Por ejemplo, la iglesia San Vicente

frente a la plaza Colón; la plaza lúdica y parque infantil cerca al museo del cacao; la plaza Pedro Carbo frente a la iglesia la Merced; la plaza Garibaldi frente a una estación de metrovía; la plaza San Francisco frente a la iglesia San Francisco; la plaza de la Administración que gira entorno al Palacio Municipal, la Gobernación y el museo Nahim Isaías; y el parque Juan Montalvo frente a la iglesia San Alejo. La disposición de estas plazas con relación a otra en su mayoría es menor a 400

– 300m. de distancia (figura 8), situación que difícilmente se repite en la ciudad de Guayaquil; además se encuentran estaciones de metrovía que facilitan el acceso y conexión hacia estos espacios públicos que tienen la capacidad de cohesión social y sirven de estancia urbana, no obstante, la distancia más crítica es de 610m. entre la plaza lúdica en la calle Panamá con la plaza Colón donde las actividades en planta baja se van perdiendo.

Figura 8: La disposición de las plazas en la Av. Pedro Carbo. (2025)



De acuerdo a Miño Sabando (2023), un ejemplo claro de urbanidad en el centro histórico de Guayaquil acontece en el encadenamiento de tres plazas (figura 9), la plaza San Francisco o Rocafuerte se ubica entre la Av. Pedro Carbo y 9 de octubre, fácilmente reconocible por sus transeúntes por un espejo de agua y la estatua a Vicente Rocafuerte, entorno a esta se sitúa la iglesia San Francisco que en los costados tiene locales comerciales, en el lado sur de la plaza hay un edificio de oficinas que en planta baja tiene restaurantes y cafeterías, cruzando la calle en dirección norte está el edificio San Francisco 300 que es un edificio de viviendas, oficinas y parqueos, que en su planta baja tiene locales comerciales de todo tipo y un pasaje comercial por el cual se puede atravesar el edificio de un lado al otro, haciéndolo poroso y con múltiples itinerarios.

A poco más de 150 m. se encuentra la plaza Garibaldi que entorno a esta se sitúa una parada de la metrovía, el edificio del Banco de Machala y un edificio de oficinas, y cruzando la calle en dirección este se ubica el edificio

del Anexo del Banco del Pacífico formando así un centro bancario entorno a esta plaza. En dirección norte a menos de 100 m. está la Plaza Pedro Carbo, asimismo reconocible por su estatua en honor a Pedro Carbo, alrededor de esta hay dos edificios residenciales que en su planta baja tienen tiendas de barrio, peluquería, entre otros, y cruzando la calle está la iglesia la Merced junto al edificio de la Fiscalía del Guayas.

De esta manera en aproximadamente 300m. lineales desde la plaza San Francisco hasta la plaza Pedro Carbo se genera urbanidad al haber una contigüidad y diversidad de actividades, y múltiples itinerarios que se van entrelazando a través de las plazas que articulan el desplazamiento de las personas y van tensionando el espacio público desapareciendo el límite de lo público y lo privado logrando hacer que los espacios se vuelvan de uso colectivo. (Miño Sabando, 2023, p. 46)

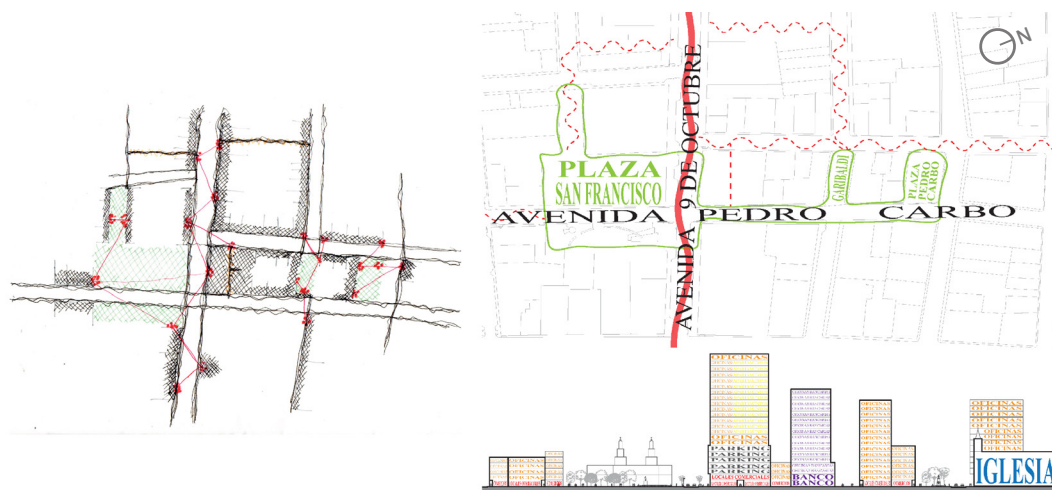


Figura 9: Esquema de estudio y aproximación a la configuración de espacios de urbanidad y los distintos itinerarios entorno a la plaza San Francisco, plaza Garibaldi y plaza Pedro Carbo. (2025)

Otro caso de urbanidad aparece entorno a la plaza de la Administración (figura 10) ubicada entre las calles Pedro Carbo y Malecón Simón Bolívar, esta tiene una singular forma de cruz y posee arbolado, mobiliario urbano e hito como la fragua de Vulcano y el monumento del mariscal Antonio José de Sucre. Entorno a la plaza encontramos edificaciones que tienen la capacidad de atraer gente por su arquitectura, por ejemplo de lado este se ubica el Palacio Municipal de Guayaquil que tiene un pasaje que atraviesa el edificio, asimismo el edificio de la Gobernación del Guayas que posee un pasaje en forma de cruz, lo que los hace porosos por sus aberturas, y la continuidad visual y peatonal, este edificio en particular tiene varios usos ya que están las oficinas de la gobernación y también es sede de la Universidad de las Artes; de lado oeste se ubican varias edificaciones como el edificio Rosendo Avilés que en planta baja tiene oficinas del municipio, el museo Nahím Isaías, el Centro Park que

es un edificio de parqueos que en planta baja tiene locales comerciales, y otras edificaciones que son de uso administrativo, bancario, y restaurantes.

Desde la plaza de la Administración hay múltiples itinerarios y actividades a considerar a menos de 300m. de distancia, por ejemplo, caminando hacia el oeste se encuentran edificaciones como el museo y la biblioteca Municipal de Guayaquil y una manzana más adelante está el parque Seminario. Por otro lado, hacia el este se encuentra el Malecón 2000, hacia el norte está la biblioteca de las Artes, a 260m. está la plaza San Francisco y la Av. 9 de octubre, y en dirección sur el sector de la Bahía; a partir de este espacio público se genera urbanidad al haber esta contigüidad y diversidad de actividades que enlaza diferentes arquitecturas que logran tensionar el espacio urbano, donde se multiplican los vínculos entre los distintos elementos urbanos, los usos y encuentros.

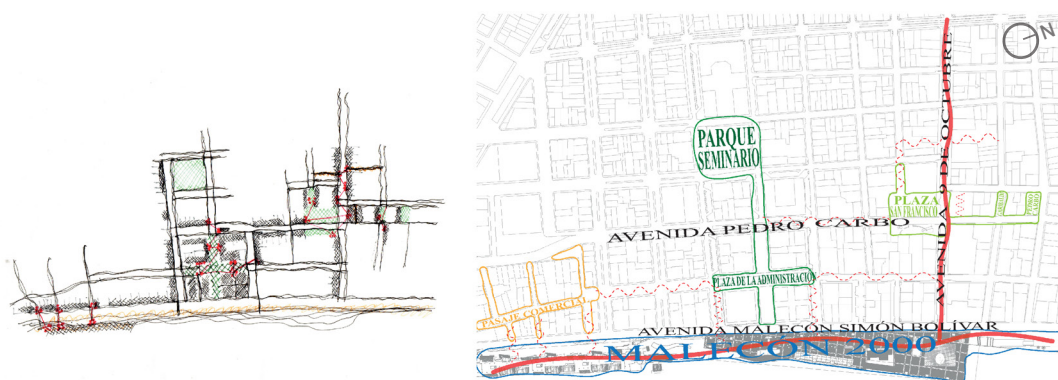


Figura 10: Esquema de estudio y aproximación a la configuración de espacios de urbanidad y los distintos itinerarios entorno a la plaza de la Administración. (2025)

La relación del malecón 2000 entre la calle, acera, espacios, edificaciones y usos (punto 5)

La Av. Malecón Simón Bolívar paralela al Río Guayas tiene una longitud de 2km. sobre esta vía se ubican edificaciones residenciales, comerciales, oficinas administrativas, bancos, edificios públicos, y sin lugar a duda el espacio público de uso colectivo más influyente del centro histórico “el malecón 2000”, ya que tiene la capacidad de cohesionar a las personas por ser un lugar de ocio con diversidad de actividades y múltiples itinerarios, y porque se puede acceder a este a través de los distintos sistemas de transporte público como metrovía, aerovía, y buses urbanos. Como sugiere Navas Perrone (2012), el malecón 2000 es un proyecto urbano – arquitectónico construido a finales del siglo XX, en una colaboración público y privada, sumado a una red de fundaciones encargadas de administrar el proyecto. Este proyecto reemplazaría al antiguo malecón donde se estableció el antiguo puerto y donde Guayaquil se consolidó como una ciudad portuaria, además se construye para recuperar la zona central que sufre un proceso de abandono y de inseguridad. (Navas Perrone, 2012, p. 5 - 6)

El proyecto le fue encargado a Oxford Brookes University de Reino Unido, los cuales realizan un análisis de sitio del sector y plantean una zonificación para el anteproyecto en tres partes; la zona sur será de uso comercial por su cercanía a la Bahía; la zona central se consideró como un espacio cívico por su relación con las edificaciones públicas (Municipio de Guayaquil y la Gobernación del Guayas); y la zona norte tendrá áreas recreativas y de uso cultural por su cercanía al barrio Las Peñas. (Navas Perrone, 2012, p. 53 - 54).

Tal como indica Miño Sabando (2023), a lo largo del malecón hay restaurantes, jardines, fuentes, centros comerciales, bares, museos, patios de comida, un cine IMAX, y muelles donde se puede abordar en embarcaciones turísticas y navegar por el río Guayas. Sin embargo, solo el malecón es un espacio tan potente que termina opacando muchas veces lo que pasa del otro lado de la Av. Malecón Simón Bolívar y se debe a factores como que es más cómodo y seguro caminar por el malecón y también a las diversas actividades que ofrece, asimismo el malecón no termina de abrirse a la ciudad ya que tiene rejas que limitan la circulación de acera a acera habiendo cruces específicos para acceder a este. (Miño Sabando, 2023, p. 48)

Figura 11: La relación o sinergia del malecón 2000 entre la calle, acera, espacios, edificaciones y usos. (2025)



Aunque no es solo es cuestión de las rejas, sino de la sinergia y de la complementariedad de los usos y multiplicidad de los vínculos entre el malecón y lo que pasa del otro lado de la calle (figura 11). Por ejemplo, en el primer tercio del malecón se ubican museos, juegos para niños, restaurantes, un cine, zonas de parking, áreas verdes, mercadillos.

El segundo tercio del malecón es una zona más cívica y recreativa, ya que hay áreas verdes, monumentos y espacio libre, esta zona

tiene una relación directa con otros espacios, generando una contigüidad de actividades con otros elementos urbanos, por ejemplo, con la av. 9 de octubre y la plaza de la administración.

En el último tercio del malecón se ubican edificaciones de uso comercial, restaurantes, zonas de parking, áreas verdes, y el palacio de Cristal donde se realizan eventos cívicos, sociales y culturales, con varios puntos de acceso peatonal. Por otro lado, cerca de este se

encuentra el sector de la Bahía zona comercial con alta permeabilidad y porosidad, por lo tanto, existe una sinergia y relación con su entorno urbano ya que se complementan los usos, y se multiplican los vínculos y las relaciones sociales y urbanas.

Conclusiones: Un centro histórico con atributos de urbanidad

Los cinco espacios analizados del centro histórico de Guayaquil, tienen una continuidad en el tejido urbano como son la Av. 9 de octubre, Av. Boyacá, el sector de la Bahía, Av. Pedro, y Av. Malecón Simón Bolívar, aunque estos espacios no deben verse como piezas aisladas, más bien, su fortaleza radica en cómo los espacios públicos y privados se complementan entre uno y otro, y son esos enlaces junto con los distintos elementos arquitectónicos y urbanos, los que hacen del centro histórico un lugar diverso que logra atraer gente de otros sectores de la ciudad, de esta manera se forma una red de actividades que tensionan el espacio urbano y crean esta contigüidad de actividades y múltiples vínculos, formando una diversidad de espacios, usos, encuentros y personas.

Como enfatiza Manuel de Solá – Morales (2009): *“La urbanidad es la idea de centralidad, de la vitalidad, de la gente diferente, de las luces y el brillo. Y es que la urbanidad no está solo en la actividad económica y social, sino que está también en la materia de la arquitectura. Es decir, cuando la arquitectura, por su materia, es urbana.”* (Solá - Morales, 2009, p. 16)

Para finalizar, la suma de todos estos factores y elementos urbanos, como las arquitecturas, es decir, los distintos y distintivos edificios que responden a la arquitectura de la época de Guayaquil, las infraestructuras, el viario, la calidad del espacio público, accesibilidad en transporte público (buses urbanos, metrovía, aerovía), distancias, mixticidad de usos, y diversidad social, hacen del centro histórico de Guayaquil una centralidad urbana donde hay urbanidad.

Por la misma razón, el centro histórico se vuelve una pieza fundamental en el engranaje funcional del hacer ciudad, como es natural alrededor de este hay otras áreas urbanas que guardan una relación directa o indirectamente con este. Asimismo, vale aclarar que hay zonas dentro del centro histórico que no se tomaron en consideración por que requieren un análisis más profundo y extenso como son el barrio “Las Peñas”, Cerro Santa Ana, y el nuevo polo de desarrollo de la ciudad de Guayaquil que es Puerto Santa Ana, zonas urbanas con historia, cultura, y una arquitectura con valor patrimonial, y que constituye el testimonio tangible de su desarrollo social y urbano.

Referencias bibliográficas

- Alemán, H. (1947). Tránsito de generaciones: Bock, M. S. (1992). Guayaquil: Arquitectura, espacio y sociedad, 1900 - 1940. Quito: Institut français d'études andines, Corporación Editora Nacional.
- Bohigas, O. (2003). Realismo, urbanidad y fracasos. Pamplona: T6 Ediciones.
- Carrión M., F. (2000). Lugares o flujos centrales: los centros históricos urbanos. Cepal.
- Carrión M., F. (2008). Centro histórico: la polisemia del espacio público. Centro-h, no. 2, 89-96.
- Cervera Alonso de Medina, M., Llop Torné, C., & Peremiquel Lluch, F. (2022). La poliurbanidad: estrategias para aportar centralidad a los territorios con precariedad urbana. CIUDAD Y TERRITORIO. ESTUDIOS TERRITORIALES, 67-86.
- Chaves, M. E. (2006). Guayaquil: Un puerto Colonial en los mares del sur, siglo XIII. Quito: Revista Ecuatoriana de Historia, N.- 24.
- Compte Guerrero, F. (2018). Consideraciones para la valoración de la arquitectura moderna de Guayaquil. En América Latina: Espacios urbanos, arquitectónicos y visualidades en transición. 1860-1940 (págs. 67-90). Cuenca: Universidad de Cuenca.
- Galindo, J., & Moro, A. (2018). Distancias críticas. Crecimiento residencial contemporáneo en ciudades medias españolas. ACE: Architecture, City and Environment , 13 - 17.
- Hoyos, M., & Avilés, E. (2010). Los Planos de Guayaquil, dos siglos de evolución urbana. Guayaquil: Poligráfica.
- Miño Sabando, M. A. (2023). Guayaquil, hacia nuevas estrategias de centralidad y formas de urbanidad: la regeneración de los sectores de los bloques multifamiliares del IESS y las Acacias. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.
- Moreno, C. (2023). La revolución de la proximidad. De la ciudad mundo a la ciudad de los quince minutos. Madrid: Alianza Editorial.
- Navas Perrone, G. (2012). Malecón 2000 el inicio de la regeneración urbana en Guayaquil: Un enfoque proyectual. Quito: FLACSO.
- Priore Lima, R. (2016). PLUGIN. Interfaces urbanas en los nuevos centros lineales el caso de la Avenida Paulista. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.
- Rojas Mosquera, M. (2020). El Proceso urbano de Guayaquil: Del espacio potuario a la metrópoli. Guayaquil: Universidad Católica Santiago de Guayaquil.
- Rojas, M., & Villavicencio, G. (1988). Proceso Urbano de Guayaquil 1870 - 1980. Guayaquil: CERG.
- Santiesteban, F. C. (2008). El centro histórico ¿concepto o criterio en desarrollo? Revista científica de arquitectura y urbanismo. Vol. 29, No. 2-3, 10-23.
- Solá - Morales, M. (2008). De Cosas Urbanas. Barcelona: Gustavo Gili, S.L.
- Solá - Morales, M. (2009). La urbanitat de l'arquitectura. Conferència inaugural del curs 2009 - 2010, (pág. 25). Barcelona.

