

LA SUSTENTABILIDAD DE LAS CIUDADES INTERMEDIAS
DEL ECUADOR

Dr. Juan Hidalgo A.¹

¹ Profesor del Departamento de Geografía de la PUCE, Quito. Ex-Director del CEPEIGE.

En la actualidad adquiere especial connotación la definición de la Geografía como ciencia que trata de explicar las características de los lugares y la distribución de las personas, atributos y fenómenos tal como suceden y se desarrollan sobre la superficie terrestre.

Las ciudades son los «lugares» por excelencia y pueden ser estudiadas en diversas perspectivas; así, la forma como estas concentraciones humanas se *localicen*, se *relacionen* y se *jerarquicen* resultará fundamental para entender el tipo de estructura regional de un país.

Los factores ambientales pueden influir en el desarrollo del fenómeno urbano de varias maneras, por ejemplo, en la localización del sitio urbano, en la morfología urbana, y en la naturaleza de los elementos estructurales de la ciudad. A veces se encuentra que ciertas ventajas físicas pueden explicar parcialmente el dinamismo urbano en ciertos sitios y las tasas diferenciales de crecimiento de centros urbanos competidores. En síntesis, la naturaleza puede interrumpir el proceso urbano y causar severos daños a la infraestructura de la ciudad.

Han debido pasar algunos lustros para que las ciudades sean consideradas parte del problema ambiental que caracteriza al mundo en general. Aparentemente estaban lejos de amenazar a la biodiversidad, aspecto que se ha convertido en la prioridad de la mayoría de los esfuerzos de la lucha ambiental global de la actualidad por lo que se las mantuvo un tanto ajenas de la problemática. Sin embargo, para garantizar la eficiencia ecológica de las ciudades, actualmente trabajan varias disciplinas científicas y sociales.

Por otra parte, en la mayoría de los países de América Latina se ha presentado una serie de problemas relacionada con el espacio, que ha derivado en un significativo interés por estudiar las ciudades intermedias. Por ello, los organismos planificadores buscan nuevas formas de ordenamiento territorial, en las que se trata de privilegiar el fortalecimiento de las ciudades intermedias. En este proceso será necesario tomar

en cuenta el fenómeno de globalización que vive el mundo y los cambios que se pueden generar en la jerarquía urbana.

En el Ecuador, en sólo dos generaciones, la población se ha transformado de rural a semi-urbana, con la mayor tasa de crecimiento urbano de Sudamérica, en relación a su extensión territorial. En el censo de 1950, la población nacional era de 3.3 millones de habitantes, de los cuales el 28% vivía en las ciudades. Cuarenta años más tarde, se establece que el 55% de la población vive en áreas urbanas.

La migración campo-ciudad se ha acelerado, entre otras cosas, por las políticas macroeconómicas y sectoriales de los gobiernos que discriminan la agricultura y otros sectores de la economía rural.

1. SÍNTEISIS HISTÓRICA DE LAS CIUDADES ECUATORIANAS

El fenómeno urbano en el Ecuador tiene una considerable antigüedad. En la época prehistórica, Tomebamba y Quito ejercieron algunas funciones urbanas. En cambio, parece que todos los demás centros poblados del territorio sólo eran aldeas.

Casi todas las principales ciudades ecuatorianas fueron fundadas por los españoles durante el siglo XVI. El medio natural benigno y, sobre todo, la existencia de importantes núcleos de población indígena, deben haber sido consideraciones decisivas para los españoles. Pero muy pronto —una vez fundada la ciudad de Quito en 1534— se vio la necesidad de contar con un puerto de mar, para poder comunicarse con España.

En 1538 se fundó Guayaquil, cerca de la desembocadura del río Guayas. Con la misma finalidad portuaria se fundaron Portoviejo en 1535 y Manta en 1565. Los españoles, en la franja costera, prefirieron localizaciones inmediatas o cercanas al mar.

Las fundaciones de ciudades de la región amazónica no prosperaron, fueron muy pocas, como el caso de Macas. En Galápagos casi no hubo centros propiamente urbanos. Por su parte, las ciudades de la Sierra se ubican entre los 2000 y los 3000 metros sobre el nivel del mar (Loja, 2064 m; Tulcán, 3000 m).

Aparte de su finalidad militar, las fundaciones de ciudades respondían también a otras necesidades. En lo económico, muy pronto se inició la explotación agrícola y el trabajo de las minas. En varios casos, las nuevas ciudades fueron estaciones de tránsito. Con el tiempo, la agricultura y las artesanías se convirtieron en las principales actividades de las ciudades coloniales. Parece ser que las urbes se organizaron en función del campo.

Quito fue el principal centro urbano colonial en el actual territorio del Ecuador. Fue la sede del gobierno y de las únicas universidades de ese entonces. La rama textil —la principal de sus artesanías— pronto logró cierta prosperidad. La arquitectura religiosa, en muchos casos notable, es un logro urbanístico de la época colonial. Guayaquil fue el puerto más activo de la costa norte del Pacífico de América del Sur. Su situación favoreció la actividad de su astillero y el intercambio comercial.

Algunas de estas actividades declinan a finales de la época colonial y principios de la República. La exportación de los tejidos quiteños se reduce y finalmente desaparece por la competencia de productos similares, introducidos principalmente por los ingleses. Quito entra en un período de estancamiento. Después de la independencia, su condición de capital del nuevo país fortalece su función administrativa y disminuye, en cierta medida, las consecuencias de la crisis. Guayaquil decae, como astillero, cuando se inicia, en Europa y los Estados Unidos, la construcción de barcos a vapor.

Las condiciones económicas y las comunicaciones han influido decisivamente en el desarrollo de las ciudades ecuatorianas durante la época de la República. En 1870 el Ecuador se integra al mercado mundial. Debido a ello, Guayaquil se convierte en el primer centro comercial del país. A principios del siglo XX sobrepasa en población e importancia económica a Quito. En estos años, el ferrocarril une el puerto con la capital, pasando por algunas ciudades interandinas. Los demás centros urbanos del país, que no alcanzaron a crecer al ritmo de las dos ciudades mayores, empezaron a perder importancia. Debido a la gran disminución de las exportaciones de cacao, la década 1930 - 1940 es una época difícil para el Ecuador, Guayaquil y todo el país sienten los efectos de una nueva crisis económica. Alrededor de 1950 el auge bananero devuelve a Guayaquil su importancia. Entre 1870 y 1950 Quito creció también, pero más lentamente que Guayaquil. Las carreteras construidas en los últimos años, sobre todo en la Costa, dieron origen a nuevos centros urbanos o reanimaron los antiguos. El auge petrolero favoreció principalmente el desarrollo urbano de Quito.

Durante la década de los setenta se consolidó el proceso de desarrollo de las ciudades intermedias, con la influencia de la producción y comercialización petrolera. Este proceso se fundamenta en la industrialización sustitutiva de importaciones, la modernización de la estructura agraria, la inversión extranjera, la relativa modernización del aparato estatal, el crecimiento de la clase obrera y de las clases medias de la población, la concentración del ingreso y el avance del proceso de urbanización en detrimento del desarrollo agrícola. Todo esto ha dado lugar a una concentración de la población en dos centros: Guayaquil, en la Costa, y Quito en la Sierra, haciéndose evidente los desequilibrios y desigualdades entre los grandes centros y el resto de las ciudades del país, como se puede constatar en el Cuadro 1.

Cuadro 1: Población urbana de las ciudades principales del Ecuador desde los años 1950 al 2000, según los Censos Nacionales

CIUDADES	CENSOS					PROYECCIÓN
	1950	1962	1974	1982	1990	2000
CUENCA	39,983	74,765	104,470	161,516	194,981	279,035
GUARANDA	7,299	14,685	11,364	14,644	15,730	20,474
AZOGUES	6,588	9,731	10,953	15,494	21,060	33,321
TULCAN	10,623	21,980	24,398	33,011	37,069	52,169
LATACUNGA	10,389	24,400	21,921	30,618	39,882	53,441
RIOBAMBA	29,830	61,411	58,087	80,425	94,505	126,101
MACHALA	7,549	32,770	69,170	111,450	144,197	216,901
ESMERALDAS	13,169	33,555	60,364	95,695	98,558	125,914
GUAYAQUIL	258,966	515,489	823,219	1,272,014	1,508,444	2,117,553
IBARRA	14,031	35,187	41,335	56,843	80,991	136,568
LOJA	15,399	30,409	47,697	75,903	94,305	127,200
BABAHOYO	9,181	21,314	28,914	44,791	50,285	79,393
PORTOVIEJO	16,330	38,226	59,550	108,325	132,937	180,641
TENA	351	3,480	2,106	5,718	7,873	20,215
PUYO	1,092	3,723	4,730	10,258	14,438	25,262
QUITO	209,932	362,111	599,828	918,674	1,100,847	1,615,809
STO.DOMINGO			30,523	72,431	114,422	221,732
MACAS	976	1,795	1,934	5,261	8,246	30,177
AMBATO	31,312	53,372	7,955	106,969	124,166	174,261
BAQUERIZO M.			1,311	1,796	3,023	5,340
ZAMORA	458	1,352	2,667	5,563	8,048	16,074
NUEVA LOJA					13,165	

2. LAS CIUDADES INTERMEDIAS ECUATORIANAS: CARACTERÍSTICAS

Las ciudades intermedias se distinguen de los centros urbanos pequeños por contar con una población sobre los 80 mil habitantes. Por lo general, también están mejor ubicadas en relación con los sistemas de transporte regionales y nacionales; tienen un rango administrativo más alto y una mayor concentración de servicios públicos y recursos; además, su base laboral es más diversificada.

En nuestro país la dinámica de las ciudades intermedias ha estado marcada por su vinculación con un centro primado durante largos periodos, y por su crecimiento poblacional y/o la diversificación de sus funciones urbanas, lo cual se debe a uno o varios factores, como la agro-exportación, centro administrativo, ciudad de intermediación y abastecimiento, centro artesanal-manufacturero, entre otros.

El Estado ha jugado un muy importante papel en el crecimiento y consolidación de las ciudades intermedias, debido no sólo a las políticas gubernamentales sino a la gran inversión realizada, principalmente desde el *boom* petrolero. En este sentido es importante destacar las leyes de Reforma Agraria y de Fomento Agropecuario para comprender los cambios que se han producido en los *hinterlands* agrícolas de estas urbes; así como el gran desarrollo vial y los programas de electrificación rural y urbana del Estado. De esta manera se fue dando respuestas particularizadas a las antiguas demandas de estos centros poblados, lo cual permitió que estas ciudades dejaran de ser simples centros de intercambio agrocomercial y adquirieran su propia base económica; y con ello su identidad urbana. Pero también se ha producido un proceso de «urbanización de los campos» debido a la gran movilidad cotidiana de población rural para trabajar en la ciudad; y, como réplica a las crisis económica y urbana, un número creciente de habitantes ciudadanos se está trasladando a vivir en el campo o en algunas ciudades pequeñas cercanas a este tipo de urbe.

Las ciudades intermedias que se han constituido históricamente, o en el pasado reciente, tienen una personalización y diferenciación que, al mismo tiempo que las caracteriza, las individualiza; esto está dado por las funciones que tienen como urbe y por la naturaleza de su entorno y vinculación con otras ciudades.

Desde ésta perspectiva, en estas ciudades se va conformando una estructura urbana, con características muy particulares, en donde inciden tanto aspectos físicos como locales y culturales que las modelan y que condicionan sus niveles de crecimiento y consolidación según las tendencias específicas de su desarrollo urbano. En este sentido, los «sujetos históricos» que constituyen la ciudad son: el mercado del suelo, la planificación urbana, la lógica del capital y los movimientos sociales urbanos. Siguiendo la lógica dominante de los centros primados, en estas ciudades se da un proceso, paulatino y creciente, de mercantilización del espacio urbano que, por una parte, permite la conformación y agudización de la segregación residencial, antes que de la social; de otra parte, en la producción del espacio urbano se genera:

1. La participación activa, aunque desigual y con ciertas variaciones, en los centros primados y en la proliferación de los barrios populares, ya sea por fraccionamiento, lotización u ocupaciones.
2. En términos generales estos asentamientos han seguido un patrón tradicional, o el damero colonial o el de los pueblos rurales costeros —alto nivel de dispersión y de espacios vacantes—, en donde la valorización de la tierra se ha producido desde la centralidad hacia las periferias y lo que define la apropiación de los diferentes tipos de renta urbana.

Estos centros urbanos han experimentado un gran crecimiento poblacional debido a las migraciones internas provenientes de las áreas agrícolas vecinas o pueblos pe-

queños. Es por ello que en sus *hinterlands* rurales se ha impulsado procesos de modernización agrícola en las tres últimas décadas, tanto a nivel de la abolición de formas de producción precarias, como en la aparición de nuevas formas de producción empresariales, lo cual ha liberado fuerza de trabajo y permitido la urbanización. Esta situación ha hecho que las rentas agrícolas se mantengan relativamente altas, y en ciertas áreas como las agroexportadoras sean superiores a la renta urbana. Salvo las áreas sometidas a situaciones de erosión o caída de sus niveles de productividad, como en la Sierra, u otras que han deteriorado sus ecosistemas, han reducido drásticamente sus valores, convirtiéndose en muchos casos en el hábitat de los grupos populares urbanos.

Aquí encontramos uno de los graves atentados a la ecología, y que trae aparejados otros problemas (contaminación de ríos y de las capas freáticas, tala de bosques y manglares, destrucción de montañas para canteras y rellenos, etc.) que hacen que los problemas ambientales no sean ni abstractos ni genéricos, y que afecten no solo a la calidad de vida sino también a su defensa.

De otra parte, debido a las necesidades propias de la producción, las ciudades del capitalismo atrasado van asumiendo un ritmo y patrón de crecimiento particular, que se evidencia en la heterogeneidad de su estructura urbana que hace que los agentes económicos compitan por la producción y valorización del espacio urbano generando una cantidad de mercancías inmobiliarias provocadoras de especulación y segregación urbana; las cuales, en última instancia, son una rémora para el desarrollo del capital inmobiliario y por ende de los fondos necesarios para introducirse en la esfera productiva de este último.

3. TENTATIVAS DE JERARQUIZACION URBANA EN EL ECUADOR

En nuestro país ha habido intentos por «caracterizar una red jerárquica urbana», provenientes de diversos orígenes y que responden a situaciones muy particularizadas.

1. Un primer intento de jerarquía urbana se encuentra en un estudio ejecutado a fines de la década de los años sesenta. En aquel informe se indica que al observar el perfil de la red urbana ecuatoriana se visualizaba:
 - Una elevada concentración de la población urbana en la región de la Costa.
 - Una marcada concentración de la población urbana en dos ciudades, Guayaquil y Quito, con primacía de la primera sobre la capital del país.
 - Una mayor concentración de los centros urbanos costeros alrededor del principal núcleo, Guayaquil, frente a la dispersión relativa de los centros serranos.

La hipótesis que se derivó de dicho aporte, indicaba que «los cambios en la estructura de la economía y más específicamente, la expansión y modificación de los sectores económicos de asiento urbano, juegan un rol determinante con respecto a los cambios en el ámbito ecológico y demográfico». Es evidente que la perspectiva economicista primaba por sobre otra cualquier consideración. Se le asignaba al incipiente proceso de industrialización un papel decisivo, ya que, según este enfoque, definía las pautas de concentración urbana.

Ya en 1962, de las 22 ciudades con una población superior a 10.000 habitantes, 14 eran ciudades costeñas y 8 serrana, situación que reforzaba la tendencia ya vislumbrada en 1950. Aún más, se señalaba que sólo en dos países latinoamericanos, Brasil y Ecuador, los procesos de crecimiento natural de la población y migración interna han sido más fuertes fuera de la capital que dentro de ella y que se concentraba principalmente en la Costa, donde «los centros urbanos presentan una mayor modernización, no sólo desde el punto de vista de la estructura productiva, sino también desde el punto de vista del contenido sociocultural de sus sociedades urbanas».

Esta primera aproximación tiene el mérito de enunciar una serie de premisas, alrededor de la cual estudios posteriores reafirmaron esta visión «cepalina» del proceso de urbanización del Ecuador, lo cual sobredimensionó la importancia de la economía e industrialización provincial y urbana, que resultaba decisiva para explicar la bicefalía frente al resto. Fue un diagnóstico interpretativo, histórico y económico, que sólo utilizó las escasas fuentes de información secundarias disponibles hasta esa fecha.

2. Cuando se publicaron algunos resultados del III Censo de Población (1974), hubo otros intentos interpretativos provenientes tanto de la perspectiva social como geo-espacial. La segunda mitad de la década del setenta fue un período muy fructífero y creativo en el que se identificaron niveles jerárquicos de ciudades tanto a escala nacional como provincial. Así, la FLACSO (Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales) adelanta algunos resultados de un estudio que se publica posteriormente, donde se incorpora una perspectiva socio-demográfica a los análisis de jerarquía y se releva «la importancia de las migraciones internas y su incidencia en el proceso de urbanización». Por primera vez se deja establecida la hipótesis de las migraciones escalonadas y se plantea la posibilidad de que las fuertes inmigraciones a la ciudad no provengan necesariamente de las áreas rurales.

Se afirmaba que se estaba «dando un proceso de urbanización acelerado y un acrecentamiento de flujos de población interurbanos sin que se de un proceso de desconcentración de la actividad económica».

El hecho más significativo lo constituía el notable crecimiento de las ciudades de más de 20.000 habitantes; —excepto Quito y Guayaquil— fenómeno ya observado en el período 1950-1962 y plenamente vigente para el siguiente período intercensal (1962-1974).

Los desplazamientos de la población deben explicarse fundamentalmente en función de modificaciones acaecidas en la distribución espacial de puestos de trabajo. De ese modo, el estudio de los diferentes mercados de trabajo resulta particularmente útil para explicar un proceso de urbanización como el del Ecuador, donde la migración interna ha significado un componente fuerte. Por otro lado, resulta útil para conocer la función que cumplen las diversas ciudades dentro del sistema urbano y económico del país.

3. Posteriormente se hicieron dos estudios referidos más concretamente a la jerarquía urbana con las siguientes conclusiones:
 - a. Las variables económicas más significativas existentes en cada centro urbano eran diferentes a las nacionales. Muchos centros son concentradores de actividades motrices de influencia regional.
 - b. El estudio hizo posible una clasificación tentativa de centros urbanos de acuerdo a las funciones productivas más representativas.
 - c. En las localidades denominadas motrices se observó un promedio de 49% de la PEA (población económicamente activa) dedicado a actividades de exportación, siendo los centros de Quito, Guayaquil, Cuenca y Ambato, los que están incluidos en esta categoría.
 - d. En cuanto a las localidades que se denominaban de «tendencia económica dinámica», se detectaron cinco centros: Riobamba, Durán, La Libertad, Tulcán y Portoviejo, que concentraban al 42% de los activos de dichos centros que se dedicaban a las diversas actividades que generan bienes y servicios para ser exportados; el 58% de la PEA restante se dedicaba a producir para el consumo local.
 - e. Un tercer grupo de seis centros: Machala, Esmeraldas, Manta, Santo Domingo, Ibarra y Loja, considerados como localidades de «tendencia económica equilibrada», eran ciudades que concentraban una fuerza de trabajo del 30% de la PEA local, que se dedicaba a actividades dinámicas, motrices o de exportación.

Estos intentos interpretativos sirvieron básicamente para definir la problemática y estrategia territorial de las dos regiones, sierra y costa, en el país. Es decir, fueron considerados como aportes para sostener toda una visión de la estructura espacial regional, pues en estos estudios participaron geógrafos y otros profesionales.

4. Finalmente, en el Atlas del Ecuador publicado por el Banco Central en 1982, se incluye una jerarquía urbana de las siguientes clases de ciudades: *metrópolis* (mas de 800 mil habitantes); centros regionales con funciones completas (Cuenca, Ambato); centros regionales con funciones incompletas (Loja, Machala, Santo Domingo de los Colorados); centros regionales secundarios; y centros locales.

Para establecer esta jerarquización se tomaron en cuenta parámetros como: crecimiento demográfico, funcionalidad, infraestructura de servicios, equipamiento, etc., tanto desde el punto de vista cuantitativo como cualitativo.

La diversidad de métodos utilizados en estos intentos de jerarquización no permite una síntesis y ordenamiento único del tema. Quizá solo existen dos hechos concretos, cuyo enunciado se hizo sólo a fines de la década de los sesenta, que han sido confirmados en los estudios más recientes: a) Mantenimiento de la bicefalía urbana Guayaquil – Quito, y b) Robustecimiento persistente de las ciudades intermedias.

CONCLUSIONES

Las ciudades ecuatorianas se han desarrollado en forma espontánea y/o planificada de acuerdo con la estructura histórica, económica y política del país; por tanto, en este proceso han jugado papel importante elementos como la población, el territorio y su soberanía. Las regiones naturales han tenido marcada influencia en la caracterización urbana nacional.

La RED ALFA, en el contexto de GEORED, se ha propuesto desarrollar un diagnóstico socio económico e institucional con la finalidad de formular una concepción de sustentabilidad del paisaje urbano actual, con estudios específicos de cuatro ciudades ecuatorianas: Cuenca, Ambato, Machala y Santo Domingo de los Colorados.

En las ciudades estudiadas se evidencian verdaderos problemas de urbanización, con las correspondientes diferencias de estructura social, enmarcadas en los modelos de desarrollo y sus consecuentes niveles de pobreza.

El tema del crecimiento de las ciudades intermedias necesita ser tratado de manera urgente, más cuando los planes de transformación se precipitan sobre el sistema estructural nacional o regional del país.

Tomando en consideración la hipótesis de trabajo planteada en GEORED 2 y la realidad de las ciudades intermedias estudiadas, se puede puntualizar lo siguiente:

Hipótesis 1: si las ciudades intermedias se identifican con los problemas regionales. En el caso de Cuenca se cumple positivamente esta hipótesis, pues esta ciudad constituye para la región austral un centro de servicios de salud, educación, transporte, turismo, producción industrial y artesanal, comercio regional, nacional e internacional; administración pública.

Por su parte, Ambato se ha constituido en un centro de servicios de transporte, comercio (mercado de acopio agrícola), producción industrial y artesanal, salud, educación, administración, para la región centro norte del Ecuador.

Hipótesis 2: Si las ciudades intermedias tienen potencial para estructurar planes de desarrollo sustentable. En este contexto, la Asociación de Municipalidades Ecuatorianas promueve la estructuración de planes de desarrollo local con parámetros sustentables: autogestión financiera, infraestructura, medio ambiente.

El CREA, organismo de desarrollo regional de las provincias del Austro, impulsa la ejecución de planes de desarrollo basados en la autosustentabilidad. A su vez, el Municipio de Cuenca ha liderado el manejo sustentable de áreas tales como: salud, transporte, vivienda y ordenamiento del uso espacial en las calles del Centro Histórico.

Hipótesis 3: Si las ciudades intermedias tratan de mantener el patrimonio histórico. En el presente año, la ciudad de Cuenca ha sido reconocida por la UNESCO como Patrimonio Cultural de la Humanidad, lo cual refleja el cuidado que se ha dado al Centro Histórico, atendido por el Municipio.

En el caso de Ambato, la Municipalidad se ha preocupado de desarrollar un Plan de rescate del Centro Histórico, iniciándolo con el ordenamiento del uso del espacio urbano, la reubicación del mercado de ventas ambulantes y estableciéndolas en lugares un poco alejados del centro en sí, además de las exigencias reguladas a través de ordenanzas para el cuidado de las edificaciones de orden civil, religioso, histórico, público y parques que están en muy buen estado y que son susceptibles de mantener y restaurar. Para ello también ha limitado el ingreso de vehículos urbanos y alejando el tránsito interprovincial que es muy elevado en su número.

Hipótesis 4: Si las ciudades intermedias restauran su ambiente natural. En este aspecto se puede señalar que en Cuenca existe un parque industrial con los requerimientos adecuados para preservar el ambiente urbano. Además se ha procedido a reubicar el transporte fuera del contexto del Centro Histórico. En las nuevas urbanizaciones el tráfico está limitado por las vías de acceso y se prevé áreas verdes en las nuevas urbanizaciones. En Ambato también se debe rescatar la construcción del parque industrial en el cual se van ubicando las industrias que actualmente se encuentran en el Centro de la ciudad.

BIBLIOGRAFÍA

CARRIÓN, Fernando (Editor)

1989 «La investigación urbana en América Latina. Caminos recorridos y por recorrer». Estudios Nacionales No. 1 CIUDAD. Quito.

CARRIÓN, Fernando

1991 *Ciudades intermedias y poder local en el Ecuador: una aproximación analítica*. Quito.

CARRON, Juan María

1981 «El Proceso de Urbanización del Ecuador». FLACSO. Quito. Revista *Ciencias Sociales*.

CHIRIBOGA, Manuel

1983 «Región y participación política»; en *Ecuador Debate* No. 3. Quito.

FOSTER, J.

1992 *The role of the city in Enviromental Management; Regional Housing and Urban Development Office*, U.S. Agency for International Development. Bangkok.

HARDOY, Jorge E. y SATTERTHWAITE, David

1986 *Planeamiento y Administración de los Centro Urbanos intermedio y pequeños en las Estrategias de Desarrollo Nacional*. Editorial El Conejo, CIUDAD. Quito.

PORTAIS, Michel y RODRÍGUEZ, José

1996 «Jerarquía Urbana y tipos de ciudades en el Ecuador», en: *El Espacio urbano en el Ecuador*. IGM, Quito, 1987

RIZ, Liliana

1968 *El proceso de urbanización en el Ecuador*. CEPAL.

SOUTHGATE, Douglas y OTROS.

1996 *Diagnóstico sobre problemas ambientales urbanos en el Ecuador*. Oikos. Quito.