

LOS CICLO PASEOS COMO ALTERNATIVA PARA REDESCUBRIR CENTROS HISTÓRICOS: ANÁLISIS DE LA REALIDAD DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL FRENTE A ESTA PROPUESTA

César Santana Moncayo, Mgs. –
Universidad Tecnológica ECOTEC – csantana@ecotec.edu.ec

Resumen

La ciudad de Guayaquil, Ecuador, es conocida sobre todo por su aspecto comercial, por encima del turístico. De hecho, arquitectónicamente hablando y salvo ciertas estructuras, la ciudad no destaca por poseer un centro histórico reconocido, tal como otras urbes del mismo país o Latinoamérica (Santana, 2015).

Sin embargo, ese centro histórico existe, clasificado e identificado por el Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Municipal (o Municipio de Guayaquil), definido desde el punto de vista de recorridos por lugares históricos o museos, pero deja un poco de lado el uso del espacio público de la ciudad y la interacción entre habitante local, turista (nacional o extranjero), constituyéndose en una ciudad recomendable para su paseo, pero no para su profundización histórica – cultural.

El presente artículo busca analizar la propuesta de redescubrimiento de ese centro histórico, pero utilizando la bicicleta como herramienta de conocimiento y distracción, invitando a propios y extraños a apoderarse y respetar el espacio público de la ciudad, revisando si esta alternativa puede o no utilizarse en los actuales momentos, y cuáles son sus perspectivas de uso y desarrollo.

Palabras claves: Turismo, cultural, bicicleta, espacio, urbano, centro histórico.

1. ¿Qué es un centro histórico urbano?

Puede decirse que en el mundo y sobre todo en América Latina existe cierta paradoja de “conservar y desarrollarse” (Carrión, El gobierno de los centros históricos, 2000), lo que conllevaría a no definir exactamente que es un centro histórico y cual su importancia para el desarrollo cultural de una ciudad, un problema que ha existido desde el siglo XIX, cuando los cambios estructurales en las ciudades obligaban a preferir lo nuevo por encima del recuerdo histórico de alguno que otro edificio (Chateloin, 2008). Ya en el siglo XX, y con aportaciones de diferentes colectivos científicos e historiadores, se consolida la imagen del centro histórico urbano, como el sitio donde se encuentra el urbanismo más antiguo de las ciudades, unido con la imagen histórica de la misma, y que sirve como un referente para conocer más de cerca el desarrollo urbano.

Se suele emplear el concepto de “Centro Histórico” como referente a “patrimonio arquitectónico”, pero su concepción va mucho más allá: se puede referir a la zona más antigua de la ciudad, donde pueden observarse sus edificaciones más tradicionales; el sitio de su fundación; el centro de la ciudad tradicional (aunque geográficamente no lo sea más); y los espacios considerados como patrimonio de la ciudad, sobre todo –aunque no exclusivamente- los que conservan los monumentos más antiguos. (Chateloin, 2008).

Por supuesto, el centro histórico es un espacio público en la ciudad, es decir, es un espacio de todos y para todos los que circulen por la misma. Además de esta perspectiva, el centro histórico tiene un valor simbólico para los habitantes locales: se trata del espacio donde se puede expresar la ciudadanía, porque ella misma le da el sentido de pertenencia y de herencia ancestral. Como ejemplos en América Latina: los Zapatistas van de Chiapas hasta el Zócalo, o los ecuatorianos que se reúnen en la plaza de la Independencia en Quito (Carrión, Centro histórico: la polisemia del espacio público, 2008).

Para efectos del presente escrito, se toma como referencia lo escrito en la Carta del Restauo (1972), donde se indica que el centro histórico no son solo los centros tradicionales, sino todos los asentamientos humanos donde se observe o bien el pasado arquitectónico de las ciudades, o destaquen por su interés histórico, sean estos asentamientos unidades consolidadas o espacios fragmentados. También se indica que no necesariamente deben ser antiguos, ya que la arquitectura moderna también puede reflejar, en su modernidad, indicios culturales de interés para la población local, así como nuevas soluciones que impriman una marca diferenciadora en la ciudad. Por otro lado, también se considera el concepto emitido en el Coloquio de Quito (1977), donde se expuso que no solo debe recuperarse la historicidad de los centros urbanos, sino que debe buscarse un mejoramiento en la calidad de vida de las personas que lo habitan (Chateloin, 2008).

El concepto de centro histórico de este Coloquio fue expresado de la siguiente manera:

“Este coloquio define como Centros Históricos a todos aquellos asentamientos humanos vivos, fuertemente condicionados por una estructura física proveniente del pasado, reconocibles como representativos de la evolución de un pueblo. Como tales se comprenden tanto asentamientos que se mantienen íntegros desde aldeas a ciudades, como aquellos que a causa de su crecimiento, constituyen hoy parte de una estructura mayor. Los Centros Históricos, por sí mismos y por el acervo monumental que contienen, representan no solamente un incuestionable valor cultural sino también económico y social. Los Centros Históricos no sólo son patrimonio cultural de la humanidad sino que pertenecen en forma particular a todos aquellos sectores sociales que los habitan”. (UNESCO/PNUD, 1977)

Es necesario mencionar que los centros históricos que observamos en las ciudades no son los mismos en forma y en fondo: han sufrido diversas alteraciones, debido a diversos factores. Por ejemplo, en Europa, muchas ciudades tuvieron que ser reconstruidas luego de la Segunda Guerra Mundial, aunque algunos arquitectos y conocedores de temas históricos, consideraban que estas reconstrucciones fueron más dañinas que la misma guerra (Rodríguez Alomá, 2008). En América Latina, por el contrario, estos cambios sucedieron hacia los años 60 y 70's del siglo XX, donde muchas edificaciones antiguas e históricas fueron reemplazadas por edificios modernos, precisamente por necesidad de creación de nuevas viviendas. También ha ocurrido un abandono de este centro histórico tradicional: las familias que vivían en los mismos, poco a poco dejaron abandonadas sus casas para establecer su vivienda en sitios más alejados del “bullicioso y caótico centro”.

2. El centro urbano protector de la historicidad

En algunas ciudades latinoamericanas, el centro histórico se ha vuelto una mera referencia del pasado, dejando sólo edificios con cierto valor arquitectónico patrimonial, mientras que la destrucción de otros fue, en algunos casos, necesaria por el estado de vetustez de esas estructuras antiguas. Debido a este y otros factores, los centros históricos han sufrido –y siguen sufriendo- de un acelerado despoblamiento, como ya se mencionó en párrafos anteriores. En su lugar, en las ciudades se puede observar la existencia de edificios conservados, pero sin ningún tipo de utilización más allá de la mera monumentalidad. En este sentido, se pueden descubrir ciudades donde existe una “pluricentralidad”: en sus orígenes, el que actualmente se ha transformado en centro histórico, era el centro urbano y de servicios por excelencia (Coulomb Bosc & al., 2012) (donde se ubica el poder económico –bancos-ecclesial –las catedrales principales- y el gobierno local –ayuntamiento), pero con el desarrollo de otros espacios de vivienda –las llamadas “urbanizaciones cerradas”, este centro fue decayendo, ya que la mayoría de los servicios deben estar ubicados donde la población se encuentre¹.

Sin embargo, y a pesar de los cambios acelerados que pueden existir en las ciudades, los centros históricos se convierten en referentes y protectores de las historias locales, de esta forma, el centro no sólo es un espacio público de posibilidades de uso limitado a museos o sitios culturales, sino que debe ser considerado en su justa dimensión sobre las historias que se tejan en él. En muchas ciudades, los centros históricos sólo son un nombre genérico, porque en los aspectos de arquitectura o monumentalidad no presentan rasgos de importancia; sin embargo, si contienen diferentes elementos que los pueden hacer únicos, pero por la tradición histórica que los ligue a las ciudades. En las siguientes partes de este artículo, se hará una referencia directa a Guayaquil y sus particularidades históricas –del porque la ciudad es como es y qué efectos se han suscitado en la misma hasta llegar al estado actual de conservación y uso-.

3. El centro histórico de Guayaquil: una mirada a la propuesta actual

En líneas anteriores se ha tratado de realizar una conceptualización del centro histórico. Por supuesto, es una tarea nada sencilla, ya que desde diferentes congresos y convenciones, los arquitectos y profesionales interesados y conocedores del tema patrimonial no han podido describir, en general, el concepto de centro histórico. Esto provoca que las ciudades, en algunos casos, desatiendan otros espacios urbanos, no necesariamente los centros tradicionales. En estos otros lugares se pueden encontrar también reseñas y tradiciones arquitectónicas, o parte de la historia misma de las ciudades.

En Guayaquil, Ecuador, la situación es similar y, de cierta forma, desalentadora: según información de diarios locales, si bien es cierto que se reconoce en la ciudad edificios de principios y mediados del siglo pasado que pueden contar su historia arquitectónica (tanto del

¹ En Guayaquil, por ejemplo, esta “pluricentralidad” empezó a ocurrir en la década de los 70’s, cuando se empezaron a crear las primeras soluciones habitacionales periféricas, aunque estas no se convirtieron en las primeras urbanizaciones cerradas. Algo interesante es que, si bien es cierto, tanto en el norte como en el sur de la ciudad empezaron estas primeras ciudadelas, es en el primero donde se pudo evidenciar la diversificación de servicios, de tal forma, que el primer centro comercial de la ciudad fue creado al norte de la misma en 1978, mientras que en el sur, los primeros de estos sitios fueron construidos hacia 2002 – 2003.

propio edificio como de la ciudad en sí) encontrándose hasta 521 edificaciones declaradas patrimonio de la nación por el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC) de Ecuador (Neumane, 2015); no es menos cierto que se han perdido varias de ellas. Hasta el año 1987, el número de casas inventariadas era de 600, de las cuales se han ido deteriorando y destruyendo algunas, hasta llegar al número de 521, a pesar de los esfuerzos del INPC para evitar esta situación. También el Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Municipal de Guayaquil (o Municipio de Guayaquil) tiene problemas administrativos para conseguir un verdadero rescate patrimonial, ya que tienen la competencia para hacerlo, pero no la oficina técnica para realizar el trabajo de inventariar y rescatar los bienes arquitectónicos patrimoniales (García, 2017).

A pesar de esta situación, el GAD Municipal de Guayaquil si ha definido su centro histórico, en los siguientes términos:

Centro Histórico # 1

Sitios	Elementos patrimoniales (esculturas o arquitectura)	Museos	Gastronomía	Actividades recreativas
Malecón Simón Bolívar	conjunto escultórico a lo largo de sus 2.5 km de extensión	Museo en Miniatura "Guayaquil en la Historia" ; Museo Antropológico y de Arte Contemporáneo (MAAC)	10 diferentes tipos de restaurantes con comida típica de la ciudad	Paseos por el río en lanchas y un barco que recrea los de los piratas del siglo XVII; Rueda Moscovita "La Perla", Bus Turístico; Cine "Cinema Malecón"
Cerro Santa Ana, el barrio Las Peñas y el Puerto Santa Ana	Dos estatuas representativas: Busto de Diego Noboa (ex presidente de la República) y "La Espada de Guayaquil"; Iglesia Santo Domingo (creada en 1538, reconstruida tal como está en la actualidad en 1938); Barrio Las Peñas, el más antiguo de la ciudad	Museo Naval el Fortín de Santa Ana; Museo de la Música; Museo de los Equipos de Fútbol de la ciudad; Museo de la Cerveza	Existen negocios de comidas y bares en el cerro Santa Ana.	Recorrido por el Barrio Las Peñas y subida por las escalinatas del cerro

Tabla 1: Centro Histórico # 1 de Guayaquil

Fuente: (Empresa Pública Municipal de Turismo, Promoción Cívica y Relaciones Internacionales de Guayaquil, EP, 2015)

Centro Histórico # 2

Sitios	Elementos patrimoniales (esculturas o arquitectura)	Museos	Gastronomía	Actividades recreativas
Plaza de la Administración	Monumento a Antonio José de Sucre; Monumento "La Fragua de Vulcano"; Fuente de la Gloria y de la Paz; Palacio Municipal, Palacio de la Gobernación; Antiguo Hotel Crillon	Museo Nahim Isaías	Al menos unos 25 restaurantes y cafeterías ubicados en calles aledañas y cercanas de la plaza de la Administración	Caminatas, observación de monumentos
Centro tradicional de Guayaquil	Parque de las Iguanas o Seminario; Catedral Metropolitana; Avenida Nueve de Octubre (con varios edificios declarados patrimoniales); Plaza del Centenario	Museo Municipal; Museo Presley Norton; Museo Luis Noboa Naranjo	Más de 100 locales de comida, de diferente variedad y calidad	Caminatas, observación de monumentos
Cerro del Carmen	Monumento al Sagrado Corazón de Jesús	Ninguno	Al estar cerca de la zona anterior, presenta también una gran variedad de sitios de comida	Caminatas, observación de monumentos

Tabla 2: Centro Histórico de Guayaquil # 2

Fuente: (Empresa Pública Municipal de Turismo, Promoción Cívica y Relaciones Internacionales de Guayaquil, EP, 2015)

Como puede observarse, la definición de centro histórico está supeditada, en la ciudad de Guayaquil, más que la historia en sí, a las esculturas (la mayoría colocadas a principios del siglo XX) y a su patrimonio arquitectónico. Hay una limitada oferta de actividades, aunque si existen guías especializados y cierta oferta de turismo cultural urbano.

En lo que corresponde a la centralidad histórica, también existe una ciclovía, la misma que es muy poco utilizada por habitantes locales, y mucho menos por turistas. Vale la pena, por tanto, dar uso a esta facilidad establecida –aunque tiene sus fallas de concepción y diseño- para la actividad turística, creando, de esta forma, un nuevo producto turístico cultural.

4. La bicicleta como modalidad del turismo urbano. Su situación en Ecuador

En el informe "El turismo urbano y las ciudades. La experiencia europea" (Organización Mundial del Turismo y Comisión Europea de Turismo, 2005), se presentan dos definiciones del turismo urbano, que se acogen también para el presente trabajo investigativo, la primera se refiere al movimiento de personas que se dirigen a atractivos culturales ubicados en ciudades diferentes a sus sitios de origen, con el fin de satisfacer las necesidades de culturas de los viajeros. La segunda se enfoca, de manera similar, por supuesto, en el tránsito y

desplazamiento de personas hacia atractivos culturales concretos, lugares de valor patrimonial, manifestaciones culturales, exposiciones de arte y teatro, de ciudades ubicadas en países donde normalmente no residen.

Desde estas perspectivas, el turismo urbano es netamente cultural, ya que las personas que viajan están buscando una nueva alternativa cultural, y un aumento en sus conocimientos, relacionados con todos los elementos culturales que puedan encontrarse en esta ciudad. Muy aparte, pero también importante, son otras modalidades de turismo donde pueden destacarse elementos propios de la cultura local, aunque no necesariamente son presentados dentro de la oferta turística tradicional; por ejemplo, lugares “ocultos” de las ciudades con alguna connotación que los caracteriza y que pueden ser de interés para cierto tipo de público.

Ahora bien, al ser la bicicleta un vehículo de transporte también relacionado al medio urbano, no es menos cierto que puede servir también como un apoyo al desarrollo turístico de las ciudades. Por supuesto, estas deben contar con ciclovías adecuadas para el traslado seguro, tanto de la población local como de los turistas que decidan utilizarla para conocer de manera más personalizada, las ciudades que están visitando.

El concepto de movilidad urbana sostenible, donde ingresa la bicicleta como un medio alternativo para el traslado, no está del todo afianzado en Ecuador. Es cierto que en este país existen colectivos ciudadanos que promueven el uso de este vehículo, pero sus esfuerzos aún no calan en la ciudadanía en general, a pesar que la bicicleta “...intenta integrarse (en Ecuador) como opción para circular por la ciudad, en un momento en el que las principales urbes del país atraviesan por etapas de saturación, congestión e ineficiencia operativa...” (Pinto, Fuentes, & Alcívar, 2015).

Ecuador, por lo tanto, está empezando a dar pasos para incentivar en la población el uso de la bicicleta, a ejemplo de otros países del mundo. El 9 de noviembre de 2012, la Asociación de Municipalidades del Ecuador, AME, firmó en la ciudad de Groninga, Holanda, un acuerdo de entendimiento para la masificación del uso de la bicicleta en el Ecuador.

De las ciudades ecuatorianas, Quito es la que inició en el 2003, los llamados ciclopaseos, que son eventos mensuales para el fomento del uso de la bicicleta por parte de la ciudadanía, utilizando para el efecto las calles de la capital del país, cerrándolas al tráfico. Este evento es dirigido por la ONG Ciclópolis, contratada por el Distrito Metropolitano de Quito para llevar a cabo, además, otros proyectos: Todas en Bici, Guaguas al Pedal, Copa Urbana, Al Trabajo en Bici, y Ciclopaseos del Ecuador.

Además de la iniciativa del ciclopaseo, Quito es pionera en el diseño e implementación de las ciclovías: espacios exclusivos para el uso de la bicicleta, planificándose alrededor de las calles actuales y de tal forma que no obstaculicen el normal flujo del tráfico, y más bien, se adapte al mismo.

Otras ciudades que están ingresando a esta tendencia son Guayaquil, Cuenca, Manta e Ibarra; lugares donde se han ido formando, en primera instancia, colectivos urbanos usuarios de bicicletas, y luego, ciclovías exclusivas para las mismas.

4.1. La situación del uso de la bicicleta en Guayaquil

“¿Andar en bicicleta en Guayaquil? Pero si hace calor, es peligroso... Ponerse al mando de un medio de transporte frágil, en una ciudad atestada de autos, buses, camiones y motos no parece una decisión inteligente.” (González, 2016)

Este es un fragmento de un artículo aparecido en uno de los diarios más populares e importantes para Guayaquil y parte del país. Entre otros datos –la mayoría positivos- se indica que utilizar la bicicleta es una forma de estar en contacto con la ciudad, sus características y costumbres, además de ser parte de la población que no desea contaminar la ciudad. Por supuesto, en el mencionado artículo se indica que los ciclistas utilizar varias calles –sobre todo las menos traficadas y no tan inseguras - para circular; sin embargo, no menciona la situación de las ciclovías identificadas y señalizadas en la ciudad.

Rutas para ciclistas



Gráfico 1: Ciclovías en Guayaquil

Fuente: (González, 2016)

De las ciclovías que pueden observarse en el gráfico, las estatales (es decir, las creadas por el estado a través del Ministerio del Ambiente, ya que atraviesan o son parte de áreas nacionales de recreación: la isla Santay, al sur y el parque Samanes al norte) son las que mejor funcionan

o prestan servicios sobre todo recreativos; mientras que las municipales tratan de ser de uso más general y para traslados, pero tienen algunos problemas en su diseño, ya que no están “adecuadamente completadas físicamente, ni oficialmente reguladas”, de acuerdo a palabras de Gino Mera, subdirector Proyectos Específicos de la Dirección de Urbanismo y Ordenamiento Territorial de la urbe (Diario El Universo, 2016).

A pesar de esta situación adversa, la ciclo vía de la zona central de Guayaquil puede ser utilizada para la actividad de turismo cultural, ya que, por un lado se encuentra en el “centro histórico” de la ciudad, y permite la observación de la arquitectura de ciertos edificios, así como de cierta estatuaría.

5. Cicloturismo en Guayaquil en su centro histórico

Como se mencionó previamente, el recorrido de cicloturismo en Guayaquil es posible, a pesar de la deficiente ciclo vía existente. En esta parte del presente artículo, se expondrá una descripción general de esta ruta, su función como circuito turístico, y una demarcación de los sitios de visita más importantes identificados a lo largo del recorrido, destacando también algunas dificultades encontradas personalmente por el autor de estas líneas en varios recorridos realizados en el presente año.

5.1. Descripción general de la ruta

La ruta abarca las calles Malecón Simón Bolívar, sigue hacia la izquierda en la calle Junín hasta el parque Medardo Ángel Silva, luego baja por las calles Pedro Moncayo y primero de mayo hacia el oeste pasando por la Plaza del Centenario, tomando la calle Escobedo para dirigirse hacia el Parque Seminario o de las Iguanas, tomando dirección hacia el Municipio de Guayaquil, volviendo a comenzar en el Malecón Simón Bolívar.

5.2. Ciclo vía del centro de Guayaquil como circuito turístico

Como un circuito turístico, esta ciclo vía si cumple con un recorrido que puede iniciar y finalizar en cualquier sitio de la misma. Entre varias características, es necesario mencionar que la ciclo vía, tal como está diseñada en la actualidad, presenta varios puntos de interés turístico para la ciudad, de tal forma que puede convertirse fácilmente en un nuevo producto de turismo cultural, siempre y cuando se cumplan con condiciones mínimas de seguridad para los turistas que opten por este servicio.

Por otro lado, el recorrido permite el acceso de algunos museos e iglesias de gran valor arquitectónico y patrimonial de Guayaquil, lo que se traduce en una oportunidad para demostrar que la ciudad puede ser presentada como un icono del turismo cultural de Ecuador, con edificios construidos a principios y mediados del siglo XX, pero que guardan relación con el pasado arquitectónico urbano guayaquileño.

5.3. Breve inventario turístico de la ciclo vía

Como se ha mencionado en párrafos anteriores, el recorrido puede iniciarse en cualquier parte de la ciclo vía, pero para efectos del presente trabajo de investigación, se propondrá una ruta

específica, utilizando los atractivos encontrados: (Empresa Pública Municipal de Turismo, Promoción Cívica y Relaciones Internacionales de Guayaquil, EP., 2015)

Salida: Malecón Simón Bolívar, a la altura de la Torre Morisca (avenida 10 de agosto). En este punto, además de la mencionada torre (construida entre 1930 y 1931), también se puede observar el Municipio de Guayaquil (construido entre 1924 y 1929), la antigua Gobernación del Guayas, hoy Universidad de las Artes (construido entre 1923 y 1924) y el Malecón propiamente dicho, que ha existido, con muchas variaciones en su arquitectura y función, junto con la ciudad prácticamente desde su fundación (1538, probablemente). Entre los edificios de la Municipalidad de Guayaquil y Gobernación del Guayas se encuentra la Plaza de la Administración, que posee: el Museo Nahím Isaís, el edificio Martín Avilés – antiguo Hotel Crillon, uno de los más lujosos de la ciudad, construido entre 1927 y 1930, la estatua a Antonio José de Sucre y “La Fragua de Vulcano”, uno de los monumentos más jóvenes de la ciudad (inaugurado en julio de 2005).

Calle Junín: Uno de los principales atractivos en esta parte del recorrido es la Basílica Menor de la Merced, construcción que data de entre 1934 y 1936, aunque su observación, por ubicación de la ciclovía, es de su parte trasera. Se hace necesario avanzar hacia el sur para poder observar su fachada e ingresar para revisar su altar mayor bellamente decorado.

Por la misma calle Junín se llega hasta el parque “Medardo Ángel Silva” llamado así en honor a uno de los más destacados poetas de Guayaquil (1898 – 1918). Al frente de este parque se encuentra la Iglesia y colegio San Agustín; la primera fue construida entre 1920 y 1926, también considerada como patrimonio arquitectónico de la ciudad.

Plaza del Centenario: La misma ciclovía lleva hacia esta muy conocida plaza de la ciudad, denominada “Del Centenario” porque fue inaugurada en 1920, año del centenario de la Independencia de Guayaquil. Dentro de la plaza existe una muy variada muestra escultórica, con estatuas relacionadas con el estilo neoclásico del siglo XIX.

Calle Escobedo y Nueve de Octubre: En esta parte de la ciudad es posible observar edificios construidos entre 1920 a 1930, con características arquitectónicas propias del neo clasicismo. Por otro lado, la avenida Nueve de Octubre fue considerada, hasta los años 80, como el verdadero centro comercial y social de la ciudad de Guayaquil.

Parque Seminario: Al continuar con el recorrido, se llega hacia el parque Seminario, llamado también parque Bolívar (por una estatua ecuestre de Simón Bolívar, héroe venezolano y Libertador de Ecuador colocada en 1889) o de las Iguanas (por la gran cantidad de estos reptiles que existen y que están muy acostumbrados a la presencia humana). Alrededor y muy cerca de este parque se observa: la Catedral Metropolitana San Pedro Apóstol, construida entre 1934 y 1956, de estilo neo gótico; Edificio de Diario El Telégrafo (fechado entre 1923 y 1924); la Biblioteca y Museo Municipal (ubicadas en el mismo sitio desde 1916, pero con cambios arquitectónicos muy radicales desde su construcción).

5.4. Dificultades encontradas en el recorrido

Para este recorrido ciclo turístico, una de las mayores dificultades es el tráfico: hay algunos sitios donde no es tan sencillo circular, ya que los conductores tanto de vehículos particulares

como buses urbanos, al no estar conscientes que la bicicleta es también un vehículo, no respetan los espacios ni permiten una circulación fluida de la misma. Muchas veces, los vehículos están aparcados encima de la propia ciclovía, lo que hace imposible su utilización. De esta forma, se anula cualquier tipo de interés por utilizar la ciclovía, sea como espacio de transportación como para la realización de recorridos turísticos.



Foto 1: Ciclovía de Guayaquil, cerca del Palacio Municipal (izq.) y la Torre Morisca con reloj público en el Malecón Simón Bolívar (al frente). Foto por el autor

Nótese en la foto que un vehículo está utilizando prácticamente la totalidad de la ciclovía, lo que impide una circulación normal de las bicicletas. En esta calle se podría iniciar los recorridos turísticos por el centro histórico de Guayaquil.

Otra dificultad encontrada es (y que también puede evidenciarse en la foto) es el ancho de la ciclovía, que apenas es de un metro, por lo que difícilmente puede circular más de una bicicleta al mismo tiempo.

Algunos usuarios de esta ciclovía han indicado sus contrariedades con respecto a la misma (Diario El Universo, 2016):

“El único día que la ciclovía del centro sirve para las bicicletas es el domingo por la mañana. El resto del tiempo, lo que más tiene la biciruta son carros. El tramo de 3,17 km ha perdido su trazo en ciertos tramos -sobre todo en la calle Junín-, y el hecho de que esté en el lado izquierdo de la calle (en el Malecón), lo que la hace poco funcional”

Por estos motivos, la ciclovía del centro de Guayaquil no aparece como un recorrido turístico válido y verificado en la oferta de turismo cultural de la ciudad. No existe, hasta el momento, ningún negocio de operación turística que ofrezca paseos en bicicleta por esta importante parte de la urbe, con lo que se pierde una oportunidad para presentar a la ciudad desde otra perspectiva.

6. Conclusiones

- a) El turismo urbano cultural, utilizando las bicicletas como un medio alternativo de transporte es una opción válida para dar a conocer los atractivos culturales de una

ciudad. No es descabellado pensar que el ciclopaseo patrimonial sea considerado como un producto y una modalidad turística emergente, sobre todo en países y ciudades donde el uso de la bicicleta es extendido.

- b) Las ciclovías y ciclorutas que puedan permitir el desarrollo de esta modalidad del turismo deben estar en excelente estado, y, si es su función la de ser parte de los atractivos turísticos de las ciudades, deben necesariamente integrarse al paisaje urbano y atravesar cerca o al pie de espacios reconocidos por su belleza arquitectónica o por su importancia cultural o patrimonial de las ciudades.
- c) En Ecuador, como pudo leerse en los párrafos anteriores, existe cierto interés por el desarrollo de los ciclopaseos como una forma de entretenimiento, más no se ha considerado la utilización de la bicicleta en su dimensión turística.
- d) Al igual que el resto del país, Guayaquil no escapa a la tendencia de utilizar la bicicleta como medio de transporte, aunque no como un producto turístico. A criterio del autor de estas líneas, muchos de los habitantes locales de Guayaquil considera que el uso de la bicicleta es propio de gente pobre, y que un auto (o cualquier vehículo motorizado) realmente da el estatus social adecuado. Por supuesto, para descubrir si este es un motivo válido, se hace necesario una investigación más profunda sobre el tema de la bicicleta y su uso social.
- e) En la misma ciudad existen al menos una veintena de colectivos ciudadanos que apoyan el uso de la bicicleta como medio de transporte, más que de recreación. El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil está interesado en redactar ordenanzas relacionadas al tema, pero no solicita ayuda o argumentos a esos mismos colectivos ciudadanos –usuarios- de las bicicletas.
- f) La ciclovía creada en Guayaquil, misma que atraviesa su centro histórico es deficiente: su diseño es inadecuado, su anchura no permite un despliegue adecuado de grupos ciclistas y muy probablemente no pueda existir un guía ciclista (¿cicloguía?) que permita la interpretación de las características arquitectónicas de la ciudad.
- g) Finalmente, se hace urgente que los operadores turísticos se apropien del espacio de la ciclovía para crear un producto turístico innovador, que permita redescubrir el centro histórico de Guayaquil desde una perspectiva diferente, destacando que este conocimiento no solo debe ser para los turistas, sino también para los habitantes locales, generando empleos relacionados al turismo, además de un renovado orgullo e interés por lo local.

Referencias bibliográficas

Empresa Pública Municipal de Turismo, Promoción Cívica y Relaciones Internacionales de Guayaquil, EP. (2015). *Guayaquil es mi destino*. Obtenido de <http://www.guayaquilesmidestino.com>

Carrión, F. (2000). El gobierno de los centros históricos. En F. Carrión, *Desarrollo cultural y gestión de los centros históricos* (págs. 5-18). Quito: FLACSO, sede Ecuador.

- Carrión, F. (2008). Centro histórico: la polisemia del espacio público. *Centro-h Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos*, 89-96.
- Chateloin, F. (2008). EL CENTRO HISTÓRICO ¿CONCEPTO O CRITERIO EN DESARROLLO? *Arquitectura y Urbanismo*, XXIX, 10-23.
- Coulomb Bosc, R., & al., e. (2012). *Hábitat y centralidad en México: un desafío sustentable*. México, D.F.: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública.
- Diario El Universo. (15 de Abril de 2016). ¿Qué pasó con las ciclovías de Guayaquil? *Diario El Universo*.
- Diario El Universo. (24 de Julio de 2016). Las ciclovías en Guayaquil son ocupadas por otros usuarios. *Diario El Universo*.
- Empresa Pública Municipal de Turismo, Promoción Cívica y Relaciones Internacionales de Guayaquil, EP. (2015). *Guayaquil es mi destino*. Obtenido de Centro Histórico 1: <http://www.guayaquilesmidestino.com/es/recorridos-turisticos/centro-historico-guayaquil-1>
- Empresa Pública Municipal de Turismo, Promoción Cívica y Relaciones Internacionales de Guayaquil, EP. (2015). *Guayaquil es mi destino*. Obtenido de Centro Histórico # 2: <http://www.guayaquilesmidestino.com/es/recorridos-turisticos/centro-historico-guayaquil-2>
- García, A. (31 de Enero de 2017). Guayaquil pierde parte de su patrimonio. *El Comercio*.
- González, D. (24 de Julio de 2016). Es posible ser ciclista urbano en Guayaquil. *El Universo*.
- Neumane, S. (13 de Octubre de 2015). Guayaquil y su rica arquitectura patrimonial. *El Universo*.
- Organización Mundial del Turismo y Comisión Europea de Turismo. (2005). *El Turismo urbano y la cultura - La experiencia europea*. Madrid: Organización Mundial del Turismo y Comisión Europea de Turismo.
- Pinto, N., Fuentes, F., & Alcívar, D. (2015). *La situación de la bicicleta en Ecuador: avances y perspectivas*. Quito: Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) Ecuador Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales (ILDIS).
- Rodríguez Alomá, P. (2008). El centro histórico: del concepto a la acción integral. *Centro-h*, 51-64.
- Santana, C. (2015). Guayaquil, ciudad de soportales: una reflexión acerca de su importancia y su uso actual. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 681- 695.
- UNESCO/PNUD. (1977). *Conclusiones del coloquio sobre la preservación de los centros históricos ante el crecimiento de las ciudades contemporáneas*. Quito: UNESCO/PNUD.