

ISSN: 2588-0985

No. 4

CIVITIC

Revista Interuniversitaria de
Estudios Urbanos de Ecuador



Revista Interuniversitaria de Estudios Urbanos de Ecuador
FLACSO Sede Ecuador • Octubre 2018

CIVITIC

Revista Interuniversitaria de
Estudios Urbanos de Ecuador



FLACSO
ECUADOR



Revista Interuniversitaria de
Estudios Urbanos de Ecuador

Director

Francisco Enríquez Bermeo

Coordinadora de Edición

María Cecilia Picech (FLACSO Ecuador)

Consejo Editorial

Fernando Carrión Mena (FLACSO Ecuador)

María Augusta Hermida (Universidad de Cuenca)

Carla Hermida (Universidad del Azuay)

Christian Contreras (Universidad Católica de Cuenca)

María Eloísa Velázquez (Universidad Católica Santiago de Guayaquil)

Holger Patricio Cuadrado Torres (Universidad Técnica Particular de Loja)

Valeria Reinoso (Universidad Central del Ecuador)

Karina Borja (Universidad Católica de Quito)

Diana Orellana (Universidad Tecnológica Indoamericana de Ambato)

Andrea Bazarro (Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí)

Diseño y diagramación

FLACSO Ecuador, Antonio Mena y Shiti Rivadeneira

Fotografía de portada

Pixabay-crosswalk-2404427_1920

© De la presente edición FLACSO, Sede Ecuador La Pradera E7-174 y Diego de Almagro
Quito, Ecuador Telf.: (593-2) 294 6800 Fax: (593-2) 294 6803 www.flacso.edu.ec

ISSN: 2588-0985

Cuarta Edición: octubre 2018

Cuatrimstral: febrero-junio-octubre

Índice

Editorial 5-7

Relatorías

Estrategias de Movilidad - Conversatorio CIVITIC 9-15
Carla Hermida

Territorio y Paisaje - Conversatorio Red CIVITIC Seminario de
Arquitectura Latinoamericana 16-17
Ana María Durán

Violencia espacial en América Latina y la propuesta FLACSO
Ecuador para una "ciudad en femenino" 18-23
Ramiro Villamagua Vergara

Artículos

Reflexiones antropológicas sobre la difícil ejecución del proyecto
tranvía en Cuenca 25-34
Sam Rumé

El laboratorio de los paisajes vivos. Facultad de Arquitectura,
Diseño y Artes de la Pontificia Universidad Católica del
Ecuador (FADA-PUCE) 35-46
Karina Borja y Renato Ríos

Algunas propuestas sobre el proceso urbano y el espacio
portuario de Guayaquil: desde sus orígenes hasta el siglo XIX 47-70
Milton Rojas Mosquera y Gaitán Villavicencio

Ciudad en números

Observatorio Urbano de Quito 47-70

Entrevista

Desigualdades Urbanas en América Latina.

Tres preguntas a dos expertos:

Julio Calderón Cockburn y Henri Godard 81-82

María Cecilia Picech

Referencias bibliográficas..... 84-87

Eventos, convocatorias y otros..... 89-90

Editorial

La Revista electrónica CIVITIC tiene por objetivo publicar y visibilizar investigaciones de calidad que aborden a las ciudades ecuatorianas, sus diversas problemáticas y temáticas, a la vez que fortalecer vínculos entre las universidades del país dedicadas a estos estudios.

Con este propósito, la Revista CIVITIC se convierte en un espacio adicional de la Red Interuniversitaria de Estudios Urbanos de Ecuador para la difusión y divulgación de los trabajos académicos sobre estudios urbanos del Ecuador, privilegiando una mirada descentralizada, comparativa y multidisciplinar –arquitectura, sociología, política, antropología, economía, entre otra–. Promueve la publicación de trabajos inéditos que aportan al conocimiento de las ciudades y al intercambio de información a nivel nacional, alentando a los autores a aprovechar las potencialidades del medio electrónico. Es un formato apto para la representación multimedia: visual, animación y recursos interactivos para la difusión del conocimiento en diferentes soportes. Además, se asegura un acceso abierto y libre al material publicado, sin requerimientos de registro, suscripción o pago.

CIVITIC nace como uno de los ejes de acción y trabajo de la Red CIVITIC, conformada a inicios del 2017 por varias universidades de Ecuador: Universidad del Azuay, Universidad de Cuenca, Universidad Católica de Cuenca, Universidad Católica Santiago de Guayaquil, Universidad Técnica Particular de Loja, Universidad Central del Ecuador, Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Universidad Tecnológica Indoamérica, Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, Universidad Técnica de Babahoyo y Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Sede Ecuador. Actualmente otras universidades y centros de estudio se han sumado a la red, haciendo de ella la primera red Inter Universitaria de Estudios Urbanos de Ecuador.

Los principales objetivos de la Red se enmarcan en los establecidos en Hábitat 3 Alternativo, evento realizado en Quito en octubre de 2016, donde diferentes especialistas de distintos países plantearon la necesidad de multiplicar y extender los espacios de debate, reflexión e investigación sobre cuestiones urbanas, sin esperar veinte años

para establecer la próxima agenda urbana. La Revista CIVITIC viene a fortalecer las redes de estudio sobre ciudades en Ecuador, divulgando, trabajando y alentando a la producción de nuevos conocimientos acordes a los cambios y exigencias que viven las ciudades ecuatorianas en el siglo XXI.

CIVITIC tiene una periodicidad cuatrimestral y cada artículo publicado contará con la evaluación favorable de dos miembros del Comité Editorial y/o evaluadores externos, asegurando así el nivel y la calidad académica de los trabajos publicados. Su estructura organizativa está constituida por un Director, un coordinador de Edición y un Comité Editorial y Redacción, que se encarga de realizar las convocatorias, seleccionar los artículos e invitar a revisores expertos externos para apoyar en el proceso de edición.

En cuanto a su formato, la revista contará con las siguientes secciones:

1. *Relatorías*: en esta sección se publican las relatorías de los conversatorios organizados por la Red CIVITIC de forma mensual en los que se abordan diferentes temáticas y propuestas. Las mismas son realizadas por los miembros de la red, y su publicación procura evidenciar la producción y el debate académico que generan las ciudades en el Ecuador. Además se incentiva la presentación de relatorías de otros eventos, foros, congresos o procesos sociales que sistematicen las experiencias en torno a la ciudad, la ciudadanía, las comunidades, etc.

En este número se incluyen la relatoría de Carla Hermida sobre el Conversatorio llevado a cabo en junio de 2018 por la Red “Estrategias de Movilidad” y la de Ana María Duran del Conversatorio de agosto “Territorio y Paisaje” que se dio en el marco del Seminario de Arquitectura Latinoamericana. Además, se incluye la relatoría de Ramiro Villamagua Vergara sobre las ponencias presentadas en el 1er Seminario de “Usos del Derecho y acciones colectivas en áreas urbanas segregadas de América Latina y El Caribe” (FLACSO), en torno a las desigualdades socio-espaciales y de género en las ciudades latinoamericanas.

1. *Artículos*: aquí se divulgan trabajos académicos que se ajusten al/los tema/s abordados en cada número, y se incentiva la presentación de artículos que, aunque no se enmarquen en la/s temática/s tratadas, tengan como objeto a las ciudades ecuatorianas y sus problemáticas sociales, económicas, políticas, espaciales, etc. Si bien se aceptan trabajos ya publicados en otras revistas –con la pertinente aclaración– se impulsa la divulgación de trabajos novedosos, que exploren distintos medios y soportes de comunicación y difusión de conocimientos.

En este número se presentan artículos multidisciplinarios que abordan diferentes temáticas: 1) *Reflexiones antropológicas sobre la difícil ejecución del proyecto tranvía en Cuenca* de Sam Rumé, doctoranda por la Universidad de Barcelona. 2) *El laboratorio de los paisajes vivos. Facultad de Arquitectura, Diseño y Artes de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador (FADA-PUCE)* de Karina Borja de la PUCE y Renato Ríos de la Universidad de Sao Paulo, ambos conforman el equipo del Laboratorio de los Paisajes vivos. 3) *Algunas propuestas sobre el proceso urbano y el espacio portuario de Guayaquil: desde sus orígenes hasta el siglo XIX* de Milton Rojas Mosquera y Gaitán Villavicencio de la Universidad Católica Santiago de Guayaquil.

1. *Entrevista*: realizada a investigadores, expertos, funcionarios públicos, activistas y ciudadanos comprometidos con el estudio de las dinámicas urbanas en el Ecuador y en América Latina. En este número, hacemos un dueto y entrevistamos a Julio Calderón Cockburn y Henri Godard, dos expertos en temas de desigualdad urbana en el continente. Les hicimos tres preguntas claves que nos ayudan a pensar y repensar uno de los temas de mayor incidencia para las ciudades latinoamericanas en la actualidad. Estas entrevistas se encuentran disponibles de forma audiovisual solamente.
2. *Ciudades en números*: en esta sección pretendemos incorporar información cuantitativa sobre las ciudades ecuatorianas, en donde situaciones, tendencias y conflictos urbanos se visibilicen y representen en cuadros y gráficos estadísticos. Los mismos son realizados el Observatorio Urbano de Quito. En este número se exponen datos sobre violencia (robos y homicidios intencionales) en las principales ciudades ecuatorianas (Quito, Guayaquil, Cuenca y Portoviejo).
3. *Referencias Bibliográficas*: aquí haremos mención a las publicaciones escritas o audiovisuales, nacionales e internacionales, que aborden la ciudad en sus distintas perspectivas y sean influyentes y/o recientes dentro del campo de los estudios urbanos.
4. *Eventos, convocatorias y otros*: en esta sección promovemos información relevante sobre eventos y actividades que reflexionen sobre las ciudades y sus habitantes, en Ecuador y en el mundo. Además, incluimos información sobre convocatorias a revistas, concursos para publicación de tesis o investigaciones y postulaciones laborales, con el fin de acercar al investigador ecuatoriano una gama de información útil para su crecimiento profesional.

La Revista CIVITIC es un espacio académico libre, innovador y cooperativo entre ciudades, en donde se busca potenciar el espíritu con el que fue creada la Red: participación voluntaria, apertura a nuevas ideas, colaboración transuniversitaria y horizontalidad en la toma de decisiones. Estamos abiertos a nuevas propuestas y miembros que contribuyan no solo a la integración y fortalecimiento de los estudios urbanos en Ecuador, sino que aporten a la potenciación de la ciudadanía, reduciendo las brechas que separan la academia de la sociedad en pos de construir ciudades más inclusivas, seguras y resilientes en el Ecuador.

CIVITIC

Relatorías

Estrategias de movilidad

Conversatorio CIVITIC

Carla Hermida*

Fecha: Martes, 26 de junio del 2018 - 11h00

El conversatorio sobre estrategias de movilidad se desarrolló como una actividad previa al II Congreso de Estudios de la Ciudad CIVITIC 2018, dentro del eje de movilidad. Lo que buscaba este conversatorio era conversar y reflexionar sobre diferentes estrategias de movilidad. Para ello se invitó a dos ponentes nacionales, quienes actualmente llevan a cabo proyectos relacionados con la movilidad: Patricia Cazorla y Manuela Cordero. Patricia Cazorla es parte del equipo del “Proyecto de Movilidad Activa y Sostenible” de la Universidad de Cuenca, y Manuela Cordero es parte del equipo del Proyecto: “Estudio de los Patrones de Movilidad de Ciclistas y Peatones en Cuenca para una Movilidad Sustentable”, desarrollado por la Universidad de Cuenca y la Universidad del Azuay. Así también se invitó a ponentes extranjeros quienes se encuentran vinculados a la investigación en temas de movilidad urbana en los últimos años: Diego Hernández (Uruguay) y Cristhian Figueroa (Chile). Se le solicitó a Diego que nos comente sobre una de las líneas de investigación que maneja que es la “inmovilidad en la ciudad”, tema que resultaba trascendental para un conversatorio de esta naturaleza. En el caso de Cristhian se le solicitó que nos hable sobre uno de sus proyectos en el cual se estudió la movilidad femenina en Santiago de Chile.

A continuación se expone un breve resumen de cada una de las presentaciones realizadas en el conversatorio:

1. Movilidad de los estudiantes universitarios

Patricia Cazorla

Universidad de Cuenca (Ecuador)

Patricia informó sobre el Proyecto de Movilidad Activa y Sostenible de la Universidad de Cuenca, el cual tiene como objetivo implementar un modelo más activo y sostenible de movilidad en la comunidad universitaria (16.000 estudiantes + docentes y empleados), para los usuarios de todos los modos. La presentación arrancó con una ex-

* Carla Hermida es Doctora en Arquitectura y Estudios Urbanos, es profesora-investigadora de la Universidad del Azuay, Cuenca-Ecuador y conforma CIVITIC desde sus comienzos. E-mail: chermida@uazuay.edu.ec

plicación de la ubicación del Campus Central en una zona importante de Cuenca: El Ejido.

Antes de pasar a contarnos sobre el proyecto en particular, Patricia definió para la audiencia lo que se entendería por “movilidad activa” en su presentación: “la que se realiza únicamente con el esfuerzo humano”. Resaltó que está demostrado que este tipo de movilidad mejora la salud, los niveles de atención y de aprendizaje; contrario a lo que sucede con la movilidad motorizada que requiere motor y combustibles y que constituye la causa de sedentarismo y de la disminución de la interacción entre las personas y la calidad ambiental.

Particularmente Patricia expuso sobre el “Proyecto Datum”, el cual busca contar con una línea base sobre la situación de la movilidad de la Universidad de Cuenca. Este proyecto tiene 3 etapas: la primera en la cual se levanta información a través de encuestas, pero ésta se complementa con una segunda etapa que consiste en el uso de aplicativos con GPS por parte de algunos usuarios. Si bien se sabe que el uso de aplicativos obligará a contar con una muestra más pequeña, en cambio se garantiza la calidad y veracidad de la información relacionada con tiempos, orígenes, destinos, etc. La tercera etapa es el análisis del historial de los dos procesos anteriores.

El levantamiento de datos busca obtener patrones de movilidad. Para ello la muestra es representativa por género, por rol y por campus. La encuesta tienen varias partes:

- Datos varios del encuestado
- Matriz de desplazamientos: hora, origen o destino (tiene que ser un campus de la U de Cuenca), modo (en caso de ser vehículo se consulta si parquea en el campus)
- Modo preferido, motivos por los que lo prefieren, y percepción con respecto a los otros

- Interés por cambiar la forma de movilidad actual

El levantamiento de datos arrojó resultados interesantes. Uno de ellos por ejemplo es que el área destinada para aparcamiento es la misma que la destinada para área verde; o que existe una rotación muy baja ya que cerca del 32% de los vehículos permanecen más de 8 horas. Surge entonces una reflexión sobre la justicia de suelo.

El estudio ha llevado al planteamiento de programas y proyectos, uno de ellos es el programa “yo te llevo”, con sus respectivas fases, para disminuir el uso del vehículo hacia el campus. Para asegurar el éxito de este programa serán necesarias otras acciones paralelas como: la publicidad del sistema, tarifar el parqueadero, reducir plazas de parqueo dentro y fuera del campus, plantear un sistema de contingencias, definir y señalizar puestos para aquellos que utilicen el sistema “yo te llevo”, entre otras acciones.

El grupo de investigación espera fortalecerse para transformar la movilidad de la comunidad universitaria en aras de un campus más sustentable.

1. Movilidad femenina en Santiago de Chile: estrategias y acciones para caminar en ambientes vulnerables

Cristhian Figueroa

Universidad Católica de Chile. (Chile)

El trabajo expuesto por Cristhian fue parte de su tesis de Magíster en Proyecto Urbano de la Pontificia Universidad Católica de Chile: “Recalificación de la estructura del espacio público según la movilidad cotidiana de las mujeres de la población Santa Julia de Macul” (2011).

Cristhian arrancó su presentación comentando el proceso de periferización de la pobreza que tuvo Santiago, ya que si bien se solucionó el déficit de vivienda desde un punto de vista cuantitativo, la pobreza pasó a una “segunda generación” debido a la segregación producida por la localización. Explicó cómo los moradores de estos asentamientos periféricos se sienten vulnerables; sienten, no solo violencia urbana sino también una “violencia institucional” porque están excluidos. De acuerdo a Cristhian, en estos barrios las mujeres son más frágiles debido a su “asociación con el hogar, restringiendo sus posibilidades de desplazamiento y acotando su radio de acción a sus barrios de habitación”.

En este contexto, el caso de la población de Santa Julia resulta especial, ya que no está tan alejado del centro de negocios de Santiago, pero presenta un alto deterioro social y físico, en el cual las mujeres resultan más vulnerables aún. Cristhian nos comentaba que cualquier traslado implica una práctica compleja, por la relación (fricción) entre el cuerpo y el contexto; pero que es en estos barrios cuando se complejiza aún más para las mujeres, ya que ellas principalmente caminan. Mencionaba una comparación interesante sobre la congestión, que en el ámbito motorizado resulta negativa, pero que en la caminata resulta positiva ya que mitiga la inseguridad.

El estudio de las prácticas de movilidad de las mujeres en la población de Santa Julia implicó encuestas y entrevistas. Cristhian demuestra con su investigación las fuertes restricciones que tienen las mujeres para realizar actividades fuera de sus límites barriales, ya que, por ejemplo, si la mujer va a las 8 a dejar al niño en la escuela y tiene que recoger-

lo a la 1, y estos recorridos tiene que hacerlos a pie, está obligada a acotar sus actividades a ese tiempo disponible. Es decir, en palabras de Cristhian, sufre una especie de “inmovilidad”.

Otro resultado interesante de la investigación es que los equipamientos son los movilizados de las mujeres del barrio, principalmente los vinculados con salud, comercio y educación. Estos traslados generan estrategias de movilidad y además redes de movimiento. En el estudio, Cristhian detectó que las mujeres buscaban los desplazamientos más seguros y la manera de hacerlos acompañadas; a veces la percepción de inseguridad estaba basada en mitos, pero en otras ocasiones esta percepción se fundamentaba en la existencia real de grupos relacionados con el narcotráfico. La evidencia de la existencia de estos grupos era obvia para quienes habitan estos sectores, quizá para un foráneo no quedaría claro su presencia, por ejemplo graffitis con mensajes implícitos. Nos contaba Cristhian que hay zonas del barrio por las que las mujeres nunca recorren por la inseguridad (real y percibida) durante todo el día, y por lo tanto son espacios “inmóviles”; hay otras que solo resultan inseguras en las noches.

Cristhian terminó su intervención planteando tres conclusiones principales:

Las redes de movimiento que crean las mujeres en torno a los grandes equipamientos muestran que existe una búsqueda generalizada por recorridos directos, bajo costo temporal, que son complementados por una serie de actividades de carácter social y simbólico.

La percepción de riesgo modifica la forma que adquieren los desplazamientos e inhibe el uso de algunos espacios públicos.

Esto último fragmenta la población e impide el uso efectivo de las posibilidades de conexión y las oportunidades que la ciudad ofrece.

2. Inmovilidad en la ciudad: el perfil del ciudadano “inmóvil” en Córdoba y Montevideo. Implicancias metodológicas y sustantivas.

Diego Hernández

Universidad Católica del Uruguay. (Uruguay)

Diego Hernández de la Universidad Católica de Uruguay nos expuso un trabajo realizado en conjunto con Claudio Falavigna de la Universidad Nacional de Córdoba. Abordaba un tema que entra dentro del paradigma de la movilidad, el analizar a los que no se mueven. Diego señalaba que no hay muchos estudios sobre el ciudadano inmóvil, es decir aquellos que no reportan ningún viaje el día de las encuestas de movilidad.

Lo que ellos buscaban era explorar esa población y relacionarla con factores socio-económicos. Esto les permitía reflexionar sobre dos cosas: qué significa que alguien no se haya movido, y también reflexionar sobre la equidad social. Se compararon las ciudades de Córdoba y Montevideo, porque a pesar de ser distintas tenían características comparables, y en ambos casos se contaba con los datos de las encuestas de movilidad del 2009.

Para el análisis de datos se realizó un modelo logístico binomial y se utilizó estadística descriptiva. Diego nos decía que el concepto de la “inmovilidad”, al igual que el de la “movilidad”, es polisémico; pero a breves rasgos se refiere a personas que por una u otra razón están ancladas a un territorio. Para ello, se basaron principalmente en el “enfoque de

privación”, es decir cuando la inmovilidad implica estar aislado en la vida en sociedad (en este sentido se excluyen aquellas personas que no salieron de casa, por ejemplo, porque trabajan por internet).

Diego fue muy enfático en resaltar los retos metodológicos que surgen en la aplicación de las encuestas de movilidad y que por ende podrían haber incidido en los datos. Señalaba que la encuesta domiciliaria ha ido perdiendo fuerza, tanto por los costos, pero sobre todo por la confianza y seguridad ciudadana; la gente no quiere contestar encuestas, o realiza un “rechazo amable” para minimizar el tiempo de la encuesta y prefiere decir menos viajes; también hay dificultades en cuanto a la definición de “viaje” para cada individuo, entre otros retos metodológicos.

A pesar de los retos, el trabajo exploratorio de Hernández y Falavigna arrojó resultados interesantes, sobretodo, relacionados con el nivel socio-económico. Se destaca la evidente diferencia entre los porcentajes de inmovilidad en el quintil más pobre y el más rico, los pobres están más atados a su territorio que aquellos con mayores recursos. Este patrón se repite tanto en Córdoba como en Montevideo, siendo un poco más alta la brecha en Montevideo, en ambos géneros, y en todos los niveles de empleabilidad.

Otro de los resultados categóricos es aquel que demuestra los altos índices de inmovilidad entre los jubilados, y si a este cruzamos el factor económico la brecha es alarmante.

Diego concluye que, al ser un estudio exploratorio, es “necesario avanzar en la identificación del efecto metodológico y otros factores de inmovilidad que no se manifiestan en este estudio”, como por ejemplo, la discapacidad.

3. Ciudad caleidoscopio: diversas miradas de peatones sobre la misma ciudad

Manuela Cordero

Carla Hermida

Daniel Orellana

Universidad del Azuay (Ecuador)

Manuela expuso los resultados de un estudio que es parte de un proyecto mayor realizado en conjunto con el grupo de investigación Llactalab de la Universidad de Cuenca: “Estudio de los Patrones de Movilidad de Ciclistas y Peatones en Cuenca para una Movilidad Sustentable”. Este gran proyecto surge a partir de que se ha demostrado que el movimiento no motorizado está definido por cosas que van más allá de la distancia y el tiempo.

El estudio particular que se comentó en este conversatorio relata los resultados obtenidos de la aplicación de herramientas cualitativas socio-antropológicas llevadas a cabo para responder la siguiente interrogante: ¿cómo se evidencian las diferencias de género, edad y nivel socioeconómico en los patrones de movilidad de los peatones? Para responder esta pregunta se partió de los resultados cuantitativos obtenidos anteriormente en el proyecto, gracias a un conteo de peatones en 48 tramos de la ciudad de Cuenca. Resultados que permitían evidenciar ciertas tendencias para indagar con mayor profundidad a través de entrevistas semi-estructuradas a personas cuya principal forma de movilidad cotidiana sea la caminata.

Tal como señalaba Manuela en su exposición: “Los peatones no son todos iguales, no caminan por los mismos lugares, ni a las mismas horas, ni por las mismas razones, son diferentes y esa diferencia iba a complicar un

poco más nuestra investigación, había que acercar el zoom y preguntarles”. Es así que se realizaron 11 entrevistas a profundidad y un grupo focal. Estos análisis se complementaron con las observaciones directas no participantes realizadas los días de los conteos.

Los entrevistados fueron seis mujeres y cinco varones adultos (mayores a 18), con diferente edad, nivel de instrucción y ocupación. El grupo focal se constituyó por 5 jóvenes universitarios entre 18 y 22 años. La entrevista planteaba preguntas de introducción, de estructura, de contraste y de cierre.

Luego del análisis resultaron evidentes 4 discursos: el disfrutar del recorrido, la calle como zona de negociación y conflicto, los obstáculos en las veredas, y las diferencias por nivel socio-económico. En su intervención, Manuela fue ejemplificando cada uno de estos discursos con frases textuales de los entrevistados. A manera de síntesis se dejaron establecidas en la presentación algunas ideas con respecto a cada uno de los discursos:

En lo referente a disfrutar el recorrido, la caminata se considera por la mayoría de entrevistados como un momento agradable, placentero, de pensamiento, introspección, en el que surgen ideas y reflexiones. No obstante, esto se contradice con el segundo discurso preponderante que es la calle como zona de negociación y conflicto, en la cual se evidencia que el peatón se siente vulnerable en todas las relaciones con las que se enfrenta, con el auto, el bus, el ciclista y con otros peatones. En este sentido, es mayor la vulnerabilidad de personas mayores.

Con respecto a los obstáculos en las veredas, estos son transitorios y permanentes y curiosamente muchos son colocados por entes públicos. Finalmente, con respecto al dis-

curso sobre el nivel socioeconómico Manuela destaca que “caminar y el uso del transporte público está marcado por una diferenciación socioeconómica. En el caso de nuestros entrevistados, niños y jóvenes de nivel socioeconómico medio alto y alto en la ciudad, no utilizan el transporte público”. Resultó interesante también encontrar que los entrevistados profesionales y universitarios son más críticos al hablar de la infraestructura para peatones, que aquellos con menores recursos.

En resumen, de acuerdo a Manuela “las condiciones de género, edad y nivel socioeconómico afectan las estrategias al caminar, y se confirma que el peatón es el actor vial más vulnerable en la problemática de la movilidad en la ciudad”.

PREGUNTAS Y RESPUESTAS

Posterior a la intervención de nuestros cuatro panelistas se abrió un espacio para preguntas.

Pregunta 1:

Iván Castro, arquitecto urbanista comentó desde Quito su preocupación sobre cómo recuperar el protagonismo del peatón en la calle y cómo revertir la situación actual de primacía del auto. Para ello, ejemplificó experiencias como el caso de Curitiba en Brasil, en donde se peatonizó la principal calle, y habló del ejemplo paradigmático de Times Square en Nueva York. Iván también nos relató una experiencia en Riobamba de hace algunos años, en la cual se realizó la “calle de la solidaridad”, en donde además de ser prioridad el peatón, se incorporaron actividades de economía solidaria. Su intervención sugería

la pregunta de: ¿Cómo revertir la situación de las ciudades en donde se ha relegado al peatón?

Manuela Cordero comentó que sería tema de un nuevo conversatorio el responder la pregunta, pero señaló que la planificación debe hacerse desde los usos sociales de la calle. Para ello, considera Manuela que el elemento básico es la observación para ser creativos, para generar actividades que permitan el flujo de las personas. Por otro lado, ella indicaba que es importante tener la conciencia de que la calle está conectada con lo privado; y en ese sentido hay que reconocer cual es el papel del escaparate, la vivienda, los puestos de comida, las instituciones educativas, etc.

Pregunta 2:

Alina Delgado de la Universidad Católica Santiago de Guayaquil decía que le interesa el tema de la movilidad femenina, y tenía la curiosidad de saber si Christian conocía o planteaba estrategias para incorporar a las mujeres como grupo vulnerable dentro de la sociedad en su relación con el espacio público.

Cristian respondió que él no pudo llegar al punto de establecer cómo recuperar del todo los espacios para las mujeres; pero que sí quedaron establecidas estrategias como el espacio seguro, la necesidad de equipamiento en esos lugares, y otras que tenían como finalidad romper ciclos de inmovilidad. Nos comentó además que en investigaciones, posteriores a la expuesta, él ha encontrado que hay unas construcciones sociales muy fuertes relacionadas con el espacio construido, las cuales reflejan situaciones interesantes de género. “Las mujeres entienden que cada vez que se posicionan sobre el espacio

público están constantemente agredidas; las mujeres se sienten que son agredidas por hombres y mujeres”. Christian señalaba que las mujeres están tan asustadas de usar el espacio público que ya se olvidaron cómo usarlo.

Pregunta 3:

Jaime Erazo de FLACSO Quito preguntó a Diego Hernández si se podrían incorporar en la metodología utilizada nuevas categorías de análisis, con relación a la inmovilidad, como por ejemplo el tema del silencio, o del “estar atrapado”.

Diego respondió que en realidad esas categorías trascienden su área de experticia, pero que reconoce que la investigación expuesta, al usar encuestas de movilidad, tiene un enmarque bastante rígido. Señaló que la consulta de Jaime nos apela a los investigadores en cuanto a las herramientas metodológicas para entender la movilidad de manera integral, porque evidentemente las herramientas existentes nos limitan en el desarrollo conceptual.

Siendo cerca de la 1 de la tarde el conversatorio culminó con una invitación a las personas conectadas para que nos acompañen en el Congreso CIVITIC 2018 en la Universidad Católica Santiago de Guayaquil.

Territorio y paisaje.

Conversatorio CIVITIC Seminario de Arquitectura Latinoamericana

Ana María Durán*

Es interesante notar que todos los proyectos o los casos de estudio que nos han presentado se generan como respuesta para preservar –en el espacio y el tiempo– valores culturales y naturales o paisajísticos que se ven amenazados en su existencia ya sea por el avance inmobiliario o por una nueva visión de desarrollo.

Todos los proyectos de una u otra manera involucran a comunidades, tanto locales –pertenecientes al territorio bajo cuestión– como académicas. El papel que juega la universidad es notorio en todas las ponencias pues sirve de apoyo o instrumento facilitador de un cambio deseado por la comunidad. También podemos observar diferencias de énfasis, por ejemplo, Fernando Cortes Arearmendi trabaja desde una visión territorial: parte de la hidrografía y los bosques para diseñar una nueva ecología con la antigua hacienda reinterpretada como centro cultural. Este cambio de función lo provoca la conurbación de Bogotá con sus alrededores. El proyecto no solo salvaguarda el paisaje sino que lo produce, lo re-crea o detona, y esa es una lección fascinante porque es un trabajo que se ha venido haciendo en América desde épocas ancestrales. Se está probando, por ejemplo, que la Amazonia es un paisaje cultural altamente antropogénico y pensábamos que era totalmente prístino y primario.

La presentación de Alexandra Mena y Fernando Cortez fue fascinante desde el punto de vista de entender el papel que juegan las comunas en Ecuador. Sería interesante analizar qué ocurre en Colombia, Perú, Bolivia y otros países latinoamericanos. No sé cómo funcionan las leyes de territorio y jurisdicción de suelo en otros países, pero es interesante ver cómo en Ecuador existe una figura distinta de la propiedad privada o pública, la comuna, con un manejo de recursos comunal y un sistema laboral basado en la reciprocidad comunitaria (la minga). Es vital entender cómo estas comunas sobreviven a presiones enormes como es, en el caso de Quito, el desarrollo inmobiliario. A juzgar por el caso de Lumbisí, existen comunas que comienzan a desarrollar sus propias estrategias y visiones de planificación o desarrollo. Si no lo ha-

* Arquitecta, urbanista y planificadora ambiental. Es Doctora en Planificación Urbana por la UCLA, Universidad de California, Los Ángeles.

cen, corren el riesgo de desaparecer. Me parece crítico hacer un análisis comparativo de las comunas en toda la zona andina, estudiar cómo están adaptándose a diversas presiones, y estudiar el papel que juegan las mingas en el imaginario de “desarrollo” de los comuneros, puesto que su lógica no encaja dentro de modelos laborales capitalistas, basados en la remuneración de un jornal o salario. Esta otra forma de trabajar está íntimamente relacionada con otra forma de “poseer” (o admitir que no podemos poseer) la tierra y de manejar los recursos comunes.

Desde el punto de vista de los proyectos que nos mostró José Luis Morocho, en Loja, podría decirse que se ubican entre, por un lado, el proyecto territorial de Fernando Cortes Arearmendi en Bogotá, y en el otro, la visión comunal de Alausí en el territorio quiteño. José Luis, desde la arquitectura, sirve de puente entre estas dos formas de intervenir

al establecer un colectivo capaz de servir a la comunidad, y una oficina de servicios de diseño arquitectónico: eso le permite trabajar con las comunidades, entendiendo sus necesidades, pero también aportar lo que se puede contribuir desde las disciplinas del diseño concebido como valor agregado, como visión e imaginario renovado, sin que se abandonen los valores culturales, sociales y paisajísticos expresados en el territorio que se aborda desde el diseño.

Tenemos un largo camino que recorrer en la construcción y reconstrucción de nuestras ecologías, sobre todo las urbanas, y aquéllas que han sido arrasadas por la extracción (de petróleo o minerales) o la agro-industria (de la soya o la palma, por ejemplo) y los proyectos que se nos han presentado ofrecen excelentes recorridos que trazan un futuro alternativo para nuestras ciudades regionales y nuestros territorios.

Violencia espacial en América Latina y la propuesta FLACSO Ecuador para una “ciudad en femenino”

Ramiro Villamagua Vergara*

“No hay nada pues semejante a status quo en materia de ciudadanía: ésta o bien avanza (...) o bien experimenta una regresión: lo que equivale a decir que pierde los derechos adquiridos (...) o que se transforman en su contrario, siguiendo diferentes modalidades antipolíticas...”
Etiennen Balibar

A lo largo de las presentaciones de las distintas ponencias en el marco del 1er Seminario de “Usos del Derecho y acciones colectivas en áreas urbanas segregadas de América Latina y El Caribe” (FLACSO) se ha concebido la necesidad latente y urgente de repensar la ciudad para influir en las relaciones que se desenvuelven en diversos territorios; y que, dados los modelos de desarrollo que estos distintos territorios suelen experimentar, el reflejo de la desigualdad que emana la estructura de un *proto-modelo patriarcal*, heredado bajo el rezago de la conquista de unos sobre otros, sea a nivel barrial o en espacios industriales, sea en los ámbitos urbanos o rurales, su reproducción en todo espacio, invita a que los urbanistas visualicen una labor extremadamente necesaria sin más dilaciones: la reducción de la violencia¹ desde una planificación innovadora e incorporando los avances del pensamiento social.

El Seminario develó “una realidad incómoda”: existe cierta saciedad al comprobar en distintas experiencias presentadas que la interpretación de las normativas y la institucionalidad que debiera asegurarlas, están lejos de encarnar la mentalidad

* Antropólogo, master en Ordenación y Gestión del Desarrollo Territorial y Local, docente titular auxiliar Carrera de Administración Turística de la Facultad Jurídica, Social y Administrativa de la Universidad Nacional de Loja (UNL), correo electrónico: ramiro.villamagua@unl.edu.ec

1 Más allá de la justa y certera crítica de Escobar a la visión de la planificación como parte de “la ilusión de controlar y direccionar los fenómenos sociales” (Escobar, A. (1999). El final del Salvaje. Bogotá: CEREC-ICAN), hay experiencias positivas en el manejo urbano que han conseguido resultados innegables. Quizás uno de los ejemplos más notorios en el espacio latinoamericano fue la gestión de Mockus en Bogotá, la cual habría determinado la reducción de la violencia en 30 puntos bajo la fórmula triádica de Ley-Moral-Cultura.

garantista, y la “salida” que encuentran los funcionarios claves que deciden sobre los aspectos relativos al derecho a la vivienda, por ejemplo, es siempre excesivamente legalista y poco empática; en cuanto al incumplimiento de normativas es más “*de sanciones por sobre la remediación*”²; también las Agendas Internacionales (*Hábitat* por ejemplo) se dedican a generar letras yertas que nadie cumple ni nadie sigue, salvo hasta la generación de la próxima agenda que siempre está para resolver todos los problemas del mudo “*a manera de realismo mágico*”, como lo criticó sarcásticamente Fernando Carrión (FLACSO Ecuador) en el marco de su exposición sobre la ciudad desigual y la óptica de género en la planificación urbanística: el cómo hacer la ciudad “*más femenina*”³.

Desde luego, la perspectiva de género supera el ámbito de lo femenino, siendo las personas GLBTI un componente importante en esta concepción, como bien lo anotó

Mónica Dazzini (PUCE) en contestación a la propuesta de Carrión; empero, no por ello la ponencia abandona la importancia que tiene la concreción de algunas medidas y directrices claras para dejar atrás “*la ciudad del capital y del patriarcado*” donde la violencia estructural ataca a ciertos sectores con mayor frecuencia.

F. Carrión sostiene que la ciudad reproduce desigualdades (y llama a no confundirlas con pobreza, ya que ésta última es un atributo mientras que la desigualdad es una relación), y que son muchos los sectores que son relegados en las ciudades latinoamericanas. Si traemos a colación las experiencias de los nodos africanos expuestas⁴, sobre el combate a la segregación urbana que se da en estos países, se han analizado casos en los cuales los gobiernos y el Estado generan serias afecciones para los vendedores “informales”⁵ o incluso, a las personas con discapacidades, como es el caso de Nigeria, en donde existen prácticas por parte de las fuerzas coercitivas de encerrarles en retenes y pedir dinero para su salida, o bien estas personas con discapacidad son enviadas a su denominada “ciudad de origen” en un intento bochornoso por “limpiar la ciudad”. Aquí se evidencia que la

2 Fernando Cordero, Superintendente de Ordenación Territorial, en su exposición sobre el SOT, posicionó la idea de que hay que ponderar la remediación a las sanciones. Expuso el caso de una persona, cuya demanda era por su derecho al sol, ya que otro vecino había construido un edificio de cinco pisos allá donde podía solamente construir dos. La reflexión de Cordero apunta a que la multa o sanción no remedia el hecho de que, en cada mañana el sol se posaba en la ventana del afectado y accionante, y que desde que se vulneró la norma, esa casa y esa familia ya no podían acceder al sol. La remediación –arguye el autor– es demoler la construcción que incumplió la norma y que vulnera los derechos de los ciudadanos, mientras que la simple sanción sigue privando a esta familia de la luz solar en su hogar. Cordero, F. (2018). “Vigilancia y control de los derechos a la ciudadanía y al territorio”. Ponencia presentada en el 1er seminario internacional de usos del derecho y acciones colectivas en áreas urbanas segregadas de América Latina y El Caribe-FLACSO Quito, Ecuador.

3 Carrión, Fernando (2018). “La ciudad productora de desigualdades socio espaciales y de género”. Ponencia presentada en el 1er seminario internacional de usos del derecho y acciones colectivas en áreas urbanas segregadas de América Latina y El Caribe-FLACSO Quito, Ecuador.

4 Abdul-Mujeeb, Salifu, Anokye, Price, Kakraba-Ampeh, Mark, Maki, Andrew, Ngige, Patrick, Nyvia, Emily, Wanza, Mary (2018). Acceso a la justicia y empoderamiento jurídico para combatir la segregación urbana: experiencias en Nigeria, Ghana y Kenia. Ponencia presentada en el 1er seminario internacional de usos del derecho y acciones colectivas en áreas urbanas segregadas de América Latina y El Caribe-FLACSO Quito, Ecuador.

5 Mauricio Sierra (FUP de Cauca), ponente del Seminario en mención, cuestiona el término informales: “Una persona que trabaja a tiempo completo con un uniforme de bonice o que vende cigarrillos marlboro... ¿puede ser considerado informal si al fin y al cabo está vendiendo productos industriales que necesitan ser vendidos y que pertenecen a transnacionales?” (comunicación verbal, 23 de marzo, 2018).

realidad urbana de los países africanos también es altamente excluyente e intolerante.

En el caso de Morelos, un pequeño municipio mexicano, presentado por M.S. Emanuelli, mismo que analiza la lucha de tres mujeres “segregadas”⁶ ante la imposibilidad de acceder al agua, en un lugar en donde, por un lado pululan las casas con piscinas que demandan gran gasto del líquido vital, y por otro, los habitantes de la periferia que no podían acceder a este recurso vital (considerando que el espacio femenino doméstico es el que más requiere y mantiene relación con el agua) y que además de las amenazas que tuvieron que sufrir por parte de funcionarios de la administración municipal, estas mujeres solían llegar a casa por la noche cansadas, con hambre, sin agua, y con la incompreensión de sus cónyuges que les cuestionaban su lucha y que para colmo de males, les maltrataban por llegar tarde.

Se trata entonces de ciudades que no incorporan a distintos sectores, entre los cuales podemos sumar a los niños y a los ancianos; de ciudades que presentan –como es el caso de Quito– un crecimiento de su área (mancha urbana) cuatro veces mayor al crecimiento de su población. No obstante, “*lo principal no sería el crecimiento sino la desigualdad*”, pese a ser la ciudad aquella que “*concentra la mayor cantidad de diversidad posible, sin em-*

bargo, no incorpora esa diversidad” y más bien se decanta en una “*máquina de producción de desigualdad a partir del capital y la lógica de la organización patriarcal*” (Carrión, 2018).

Además, la desigualdad que no solo afecta la realidad física de las áreas urbanas segregadas, sino que también cobra una especie de hábito ensombrecido, como lo expuso el antropólogo A. Santillán (FLACSO Ecuador)⁷ en su lectura sobre el “*Sur de Quito*”, desde las nociones de la “*estigmatización del territorio*” (Sabatini) y de la “*topografía del desprestigio*” (Wacquant), con las cuales logra identificar cómo los estereotipos negativos se imponen a manera de “*verdades sociales*” que posteriormente se ven reproducidos en otros ámbitos como los de la institucionalidad, los medios de comunicación, el humor, etc.

Aquellos dos factores (el capital y la organización patriarcal) pueden ser explicados a través de diversos elementos: la propiedad del capital generalmente masculina, la división del trabajo y su expresión espacial (área doméstica para las mujeres y espacio público para hombres), brechas salariales y de inserción laboral, propiedad fundamentalmente masculina, y la caracterización de la ciudad como centros de reproducción del capital. Todo esto, según el F. Carrión, no puede ser solucionado por un “*urbanismo de palabras*” que se encargue de proclamar, verbigracia, ante una ciudad altamente peligrosa “*la ciudad segura*”, etc. sin que se logre –ni siquiera se busque– hilvanar una propuesta seria que vaya más allá de la piel lingüística.

6 Emanuelli, María (2018). “Y nuestra voz abrió brecha: la lucha por el derecho humano al agua en condiciones equitativas en un asentamiento precario mexicano”. Ponencia presentada en el 1er seminario internacional de usos del derecho y acciones colectivas en áreas urbanas segregadas de América Latina y El Caribe-FLACSO Quito, Ecuador. El término “segregación” fue cuestionado –como todo evento que se precie de generar lecturas críticas– al ser parte de la misma visión que genera esa condición y que la subraya, sin embargo, no deja de ser un debate en términos lingüísticos-ideológicos, pero que –sin restarle importancia– al final del día lo que importa es cuánto se hace en la realidad fáctica para reducir este fenómeno (N. del A.).

7 Santillán, Alfredo (2018). “¿Cómo politizar la segregación subjetiva? Reflexiones a partir del paradigma del Reconocimiento”. Ponencia presentada en el 1er seminario internacional de usos del derecho y acciones colectivas en áreas urbanas segregadas de América Latina y El Caribe-FLACSO Quito, Ecuador.

Ahora, al ser el urbanismo un estudio y una práctica estrechamente relacionada al ámbito espacial-territorial, conviene entender aquellas frecuencias y patrones que se desprenden de la organización social estructural, aun cuando el espacio no sea del todo un reflejo de la sociedad y la economía, pues siguiendo a B. Secchi, éste tendría una relativa autonomía⁸; conviene de todas formas identificar que la ciudad “*no es el mundo de lo doméstico*”, y que el hombre y la mujer sirven a la ciudad de forma distinta, mediante la contraposición ya citada entre lo doméstico y lo público.

Partiendo de estos hechos, Carrión sostiene que el barrio es una expansión de la vida doméstica que la mujer tiende a construir ya dentro del espacio público, como una forma de integración con la ciudad, mientras que el género masculino percibe el barrio como parte del mundo de lo doméstico. Por tanto, se afirma que la eventualidad de generar una nueva ciudadanía tiene mayores posibilidades en aquellos espacios de la ciudad (barrios), que no son los del capital (fábricas).

“*Se requiere un urbanismo ciudadano y no un urbanismo de proyectos*”, por cuanto el urbanismo ciudadano sería capaz de disminuir desigualdades que se han venido solidificando en la base de tres aspectos esenciales: la condición socio-económica, la situación

espacial y por la cualidad identitaria. La injusticia social es el espejo de aquellas relaciones interhumanas de las ciudades que determinan que las ciudades pequeñas sean más pobres y las ciudades grandes sean más desiguales.

Las desigualdades también estarían dadas por las tensiones que se generan entre el campo y la ciudad, en las esferas introurbanas y por las nuevas centralidades (una parte de la ciudad se vincula con otras ciudades). Cabe señalar que se generan también a raíz de las actuaciones de las instituciones públicas: el caso referido del “*Urbanismo de Proyectos*” como detonante de la fragmentación territorial (expansión urbana y especulación, por ejemplo), a pesar de que en los últimos diez años se registró una notable reducción de pobreza y desigualdad, demuestra como un modelo de “*gasto social*” no necesariamente conduce a un Estado que mediáticamente se ha denominado “*socialista*”, donde la característica predominante es (o debiera ser) la equidad territorial.

Ante este panorama extremadamente complejo, que configura espacios de permanente pugna y contradicciones, no solo de género, sino también etarias, étnicas, sociales, etc. cabe preguntarse qué ciudad se debe hilvanar. En ese sentido, Carrión propone que el “*urbanismo de género*” se debe enfocar en una urbe de la ciudadanía, que reconozca las diferencias que ésta abarca, y cuya memoria (el campo político-simbólico de la urbe) transforme también su nomenclatura. Pasar de aquella nomenclatura conmemorativa (esta última que se ha encargado de imponer la historia oficial también patriarcal) a una

8 En ese sentido, Calduch citando a Norberg-Schulz refiere: “...los diferentes lugares tienen diferente carácter (... y a veces este carácter, este ‘genius loci’...) ha demostrado ser bastante fuerte para predominar por encima de cambios políticos, sociales y culturales (...)”. Ver en Calduch, Joan (2012). Lugar y Espacio. Temas de Composición Arquitectónica. Alicante: ECU, p. 59.

9 Según los datos comentados en el Seminario, F. Carrión sostiene que el Distrito Metropolitano de Quito habría gastado más de 4500 millones sola y únicamente en dos proyectos de los cuales uno de ellos está aún en construcción (Tabavella y el Metro de Quito), siendo el presu-

puesto anual para la capital ecuatoriana un similar a mil millones de dólares americanos.

que también reconozca aquella visión polifónica a la que se refiere P. Burke.¹⁰

Existen otros ámbitos de acción no menos importantes y que parecen más complejos: trabajar el tema laboral (por ejemplo la brecha de ingresos entre mujeres y hombres), el reconocimiento del trabajo de los ciudadanos, y nuevas políticas que influyan sobre la herencia y la propiedad, que al estar en manos masculinas en su mayoría, definen nuevamente los esquemas de la organización patriarcal. La violencia discriminatoria institucional es otro aspecto importante a reformular, pues se considera necesario que en cada espacio de planificación exista la mirada femenina (cuota de paridad), sin que la presencia de la mujer necesariamente garantice la inclusión de aquella mirada de género, por lo que ellas se deben empoderar de esta función.

Finalmente, la propuesta de Fernando Carrión analiza la construcción del espacio público. El urbanista arrojó algunos datos interesantes sobre el transporte, espacio reconocido –sobre todo en Quito– como espacio de acoso. Se llega a determinar que las rutas también se configuran desde la perspectiva del capital patriarcal, cuyo destino generalmente es comercial, laboral y escolar. El 64% de los pasajeros son mujeres con rutas más

cortas, mientras las rutas más largas son recorridas por los hombres. Esto implica un rediseño de rutas desde esta óptica.

Existen otros datos de interés que se expusieron a lo largo de la ponencia de Fernando Carrión y que no están contenidas en este artículo, así como en otras exposiciones, y en el mismo espacio de preguntas y comentarios luego de la propuesta de “*la ciudad en femenino*”, hubieron aquellos que aludieron a una participación más activa en las escuelas de Urbanismo y Arquitectura (tomando por ejemplo que el colegio de arquitectos de EE.UU. apenas cuenta con el 12% de mujeres inscritas), o bien los que notaron la escasa participación de “municipios y mujeres” en *Hábitat 2016*, empero, queda constancia de que existe ya un gran esfuerzo intelectual en Ecuador por diseñar ciudades que mengüen las desigualdades de la realidad cotidiana que nos contiene y que se reproduce infinitamente, siempre y cuando no se vayan concretando este tipo de propuestas.

Bibliografía

- Burke, Peter (2006). ¿Qué es la historia cultural? Barcelona: Paidós.
- Calduch, Joan (2012). Lugar y Espacio. Temas de Composición Arquitectónica. Alicante: ECU.
- Carrión, Fernando (2018). “La ciudad productora de desigualdades socio espaciales y de género”. Ponencia presentada en el 1er seminario internacional de usos del derecho y acciones colectivas en áreas urbanas segregadas de América Latina y El Caribe - FLACSO Quito, Ecuador.

10 En el 2013 en Sevilla, las denominadas “*Mujeres de Negro*” llevaron a cabo un performance denominado “*Las mujeres no olvidamos: 1936-2013*”. En la Basílica de la Macarena bailaron flamenco sobre la imagen de Queipo de Llano (lugar donde están sus restos), ya que el General habría desaparecido a ocho mil personas en el principio de la dictadura franquista. Acto seguido realizaron un recorrido renombrando lugares con nombres y leyendas de personajes mujeres que sufrieron toda la violencia de aquel periodo. De Pando, Inma (2013). “Taconeo sobre la tumba de Queipo de Llano”, Diagonal, mayo 27, Redacción Andalucía. Disponible en: <https://www.diagonalperiodico.net/andalucia/taconeo-sobre-la-tumba-queipo-llano.html> [visitado el 7 de abril 2018].

- Cordero, Fernando (2018). "Vigilancia y control de los derechos a la ciudadanía y al territorio". Ponencia presentada en el 1er seminario internacional de usos del derecho y acciones colectivas en áreas urbanas segregadas de América Latina y El Caribe-FLACSO Quito, Ecuador.
- Emanuelli, María (2018). "Y nuestra voz abrió brecha: la lucha por el derecho humano al agua en condiciones equitativas en un asentamiento precario mexicano". Ponencia presentada en el 1er seminario internacional de usos del derecho y acciones colectivas en áreas urbanas segregadas de América Latina y El Caribe-FLACSO Quito, Ecuador.
- Escobar, Arturo (1999). *El final del Salvaje*. Bogotá: CEREC-ICAN.
- Abdul-Mujeeb, Salifu, Anokye, Price, Kakraba-Ampeh, Mark, Maki, Andrew, Ngige, Patrick, Nyvia, Emily, Wanza, Mary (2018). "Acceso a la justicia y empoderamiento jurídico para combatir la segregación urbana: experiencias en Nigeria, Ghana y Kenia". Ponencia presentada en el 1er seminario internacional de usos del derecho y acciones colectivas en áreas urbanas segregadas de América Latina y El Caribe-FLACSO Quito, Ecuador.
- Mockus, Antanas (s/f). "Armonizar ley, moral y cultura. Cultura ciudadana, prioridad de gobierno con resultados en prevención y control de violencia en Bogotá, 1995-1997". Disponible en: http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital/Cultura_Ciudadana/Armonizar_Ley_Moral-Mockus_%20Antanas.pdf [visitada 7 de abril de 2018]
- De Pando, Inma (2013) "Taconeo sobre la tumba de Queipo de Llano", Diagonal, mayo 27, Redacción Andalucía.
- Santillán, Alfredo (2018). "¿Cómo politizar la segregación subjetiva? Reflexiones a partir del paradigma del Reconocimiento". Ponencia presentada en el 1er seminario internacional de usos del derecho y acciones colectivas en áreas urbanas segregadas de América Latina y El Caribe-FLACSO Quito, Ecuador.
- Secchi, Bernardo (2016). "La nueva cuestión urbana". En *Ciudades para cambiar la vida. Una respuesta a Hábitat III*, Borja, J., Carrión, F., Corti, M. (Ed.): 257-262. Quito: FLACSO.

Artículos

Reflexiones antropológicas sobre la difícil ejecución del proyecto tranvía en Cuenca

Anthropological Reflections On The Difficult Execution Of The Tram Project In Cuenca

Sam Rumé*

Resumen

El proyecto tranvía ha generado muchos problemas y conflictos en Cuenca, especialmente en la movilidad y el comercio. La obra demorada e invasiva complica la vida de los habitantes. Esta realidad contrasta con el discurso idealizado que acompaña el tranvía y que lo representa como solución a los problemas de tráfico, como tecnología moderna, sostenible y amigable. Este artículo intenta dar pistas para entender cuáles son los problemas del proyecto y por qué han ocurrido. Para ello, aplico un enfoque inspirado en la antropología de las infraestructuras y la teoría del actor-red. Así se puede visualizar la complejidad del proyecto, que implica un sinnúmero de actores humanos y no humanos, omitidos por el discurso oficial, que han influido en el proceso del tranvía y lo han modificado de manera considerable.

Palabras clave: antropología urbana, infraestructuras, teoría del actor-red, tranvía, tecnología.

Abstract

The tramway project has generated many problems and conflicts in Cuenca, especially concerning mobility and commerce. The delayed and invasive construction complicates the city dwellers' lives. This reality contrasts with the idealized discourse which accompanies the tramway and represents it as the solution to traffic problems and as a modern, sustainable and friendly technology. This article tries to give clues to understanding what the problems of the project are and why they have occurred. For that purpose, I implement an approach inspired by the anthropology of infrastructures and actor-network theory. That way one can visualize the complexity of the project which involves a myriad of human and non human actors, ignored by official discourse, but who have influenced the process of the tramway and have modified it considerably.

Keys words: urban anthropology, infrastructures, actor-network theory, tramway, technology.

* Máster de antropología y etnografía en la Universidad de Barcelona, actualmente preparando el doctorado en la misma institución, samrume@hotmail.com

Introducción

Desde su brote hasta el día de hoy, el proyecto Tranvía Cuatro Ríos de Cuenca ha sido un emprendimiento polémico y complicado. Lo que sirvió al ex alcalde Paúl Granda de campaña electoral, y lo que inicialmente tenía que entrar en funcionamiento en el año 2016, sigue provocando ciertos problemas e interrogantes en el 2018. Escribí mi tesis de máster sobre este proyecto y realicé un trabajo de campo etnográfico en Cuenca entre octubre de 2017 y abril de 2018. Durante la mayor parte de este tiempo, la obra del tranvía estaba paralizada. El municipio ya había encontrado un nuevo consorcio, ACTN, para retomar las obras abandonadas por CCRC, pero no firmaron el contrato hasta diciembre de 2017, y los trabajos grandes se hicieron esperar hasta el mes de marzo de 2018. Ahora, en principio, estamos por vivir la terminación tan anhelada de la construcción. ¿Pero cuáles fueron los problemas que retrasaron tanto este momento de la terminación y causaron tanto sufrimiento en la población cuencana? La prensa ha estado cubriendo ampliamente el tema, anunciando los avances de la obra, presentando las dificultades de habitantes y comerciantes, y entrevistando a los responsables del proyecto. Pero muchas veces, la información ha sido confusa o contradictoria acerca de los problemas de la obra. Por ejemplo, el municipio y el contratista CCRC en su momento se acusaban mutuamente de no respetar los términos del contrato. ¿Entonces fue la culpa del municipio que no quería pagar lo debido, o la de CCRC que se había quedado sin liquidez?

Este artículo trata de ir más allá de los discursos oficiales sobre el proyecto. Intentaré reunir varias explicaciones, relacionadas con

actores y lógicas diferentes, aparentemente inconciliables, sobre el porqué de las complicaciones del tranvía. Para darle mayor profundidad a esta tarea, me serviré de la literatura antropológica sobre infraestructuras (Harvey et al., 2017; Larkin, 2013) y la teoría del actor-red (Latour, 2005; Law, 2009). Espero así ofrecer una perspectiva alternativa e inclusiva para entender grandes proyectos infraestructurales. Porque éstos a menudo emiten un discurso selectivo sobre el espacio en el que se va a introducir una nueva infraestructura. Este discurso no es necesariamente falso, pero no logra englobar una realidad heterogénea y cambiante. Para empezar, ¿cuál es este discurso en el caso del tranvía de Cuenca?

El discurso oficial del tranvía

En primer lugar, el tranvía se presentaba como la solución al problema del tráfico rodado en Cuenca. La ciudad está creciendo, tanto en población, como en extensión, y particularmente en su parque automotor. Así, las calles se ven cada vez más saturadas y el aire contaminado. La estructura urbana de Cuenca no tiene mucha flexibilidad para adaptarse a este aumento del tráfico motorizado, debido al paisaje accidentado que la rodea y la arquitectura patrimonial que no permite modificación. Sobre todo el centro histórico es afectado por la movilidad motorizada, porque sus calles estrechas atraen gran parte de los viajes en carro (GAD Cuenca, 2015: 83). Además, se concentran ahí los vehículos más contaminantes de la ciudad, los buses. El tranvía promete remediar este problema, ofreciendo una alternativa cómoda y

eficaz al transporte actual. La administración municipal que lanzó el proyecto en 2013, bajo el alcalde de ese entonces, Paúl Granda, promocionaba el tranvía de manera entusiasta, apoyándose en datos y cifras que le concedían un aspecto bien planificado. Así, por ejemplo, se pretendía construir el tranvía en dos años, excavando no más de 60 cm del suelo, para que luego el tranvía pudiera transportar a 120.000 personas al día. Como veremos más adelante, estas cifras eran demasiado optimistas, por no decir mentiras. Además de esta argumentación matemática, el discurso político magnificaba el tranvía como un proyecto que modernizaría la ciudad, la embellecería, y la convertiría en modelo de la movilidad para las ciudades latinoamericanas. Este prestigio que se quería conseguir para Cuenca, se lo atribuiría, por supuesto, al alcalde iniciador del proyecto. El tranvía, de este modo, era inseparable del interés político de Paúl Granda.

Pero el discurso oficial sobre el tranvía también integra la perspectiva cada vez más influyente de la sostenibilidad. Coincide, por un lado, con el esfuerzo nacional de cambio de la matriz energética y, por otro lado, con el cambio de paradigma del “transporte” hacia la “movilidad” (la idea de “movilidad” incluye la dimensión social, vivida, mientras que el “transporte” es meramente técnico-racional; Hermida, 2016). En Cuenca, varios académicos militan por la movilidad sostenible, que no solamente es ecológica, sino también social, inclusiva. A través de la movilidad suave y el transporte público, se quiere permitir a la gente el acceso igualitario al espacio público, y que éste sea un espacio de encuentro democrático y recreativo. El Plan de Movilidad y Espacios Públicos (PMEP),

publicado por el municipio en el 2015, representa mejor el ideal de la sostenibilidad ecológica y social. Constituye un plan para descentralizar la ciudad, creando barrios multifuncionales y densos, y así permitiendo la movilidad suave y el encuentro social dentro de los barrios.

Implícitamente, hay una cuestión de clase social en este proceso, puesto que se quiere reducir el tráfico de carros y los privilegios de los automovilistas, quienes estadísticamente pertenecen a la clase media y alta (GAD Cuenca, 2015: 36). A los que no se pueden permitir un carro se quiere dar más oportunidades. Pero el tranvía, como infraestructura de transporte público masivo, también puede ser considerado como un dispositivo disciplinario (Foucault, 2002), porque establece un orden fijo para la movilidad. Se opone a los discursos de desorden e incivilidad dirigidos hacia automovilistas, peatones, conductores de bus o taxi, y otros ocupantes de la calle, como por ejemplo vendedores ambulantes. A estos actores se les atribuye a menudo una movilidad imprudente, caótica e incluso agresiva, vinculada a una supuesta “falta de cultura”. El tranvía les impondría una movilidad organizada y con ella los “culturaría” (ver un testimonio transcrito por Cardoso, 2017: 137). En este sentido, se puede ver el tranvía de Cuenca como la culminación de un proceso más generalizado de ordenación o “limpieza” del espacio público, que consiste en ordenanzas municipales, remodelaciones de parques y un creciente control por cámaras, la Guardia Ciudadana y agentes de Tránsito. Se trata de ordenar la movilidad y los usos del espacio público, valorizando ciertas actividades y excluyendo otras, para así cambiar la imagen de la ciudad, promo-

cionar el patrimonio y el turismo. Además, esta idea implícita de culturización adquiere una dimensión globalizada, por el hecho de que el tranvía es una tecnología europea. En los discursos de ciertos políticos u otras personas públicas se vislumbra una visión de superioridad de las ciudades europeas. Éstas son idealizadas como ciudades ordenadas y amigables gracias a sus medios de transporte sofisticados.

Problematizando el discurso

Este discurso oficial –o, mejor dicho, este conjunto de discursos dominantes con sus mensajes explícitos e implícitos– tiene que ser cuestionado por varias razones. Primero, se basa a menudo en el determinismo tecnológico (Winner, 1986: 21). Según esta visión, la tecnología tiene un efecto causal en la sociedad, es decir, influye en la sociedad de manera ineluctable y previsible. Así, se supone que la introducción del tranvía tendrá automáticamente como consecuencia el ordenar la ciudad, disciplinar a los usuarios, reducir los carros, aumentar la movilidad suave (caminar y bicicleta) y favorecer la economía y el turismo. No se le concede un margen de imprevisibilidad, la posibilidad de conflictos, resistencias y fracasos. La confianza del discurso determinista yace sobre todo en esta comparación con las ciudades europeas. Presentando el tranvía como la causa del supuesto orden observado allá, se deduce que tendrá los mismos efectos en Cuenca.

Al determinismo tecnológico le acompaña un determinismo científico, se puede decir, si consideramos los estudios que se han hecho para el proyecto tranvía. Estos

estudios de factibilidad y de viabilidad del tranvía, así como el PMEP, fijan una realidad produciendo cifras, estadísticas y esquemas sobre la ciudad (sobre los habitantes, su movilidad, sus prácticas, las propiedades del espacio físico, etc.). Y estos estudios no se limitan a determinar lo que existe actualmente, sino también determinan lo que hace falta (por ejemplo un tranvía) y cómo la ciudad se va a desarrollar en el futuro. Esta representación de la realidad adquiere autoridad, porque, como se suele decir, “los números no mienten”. Pero el proyecto tranvía ha demostrado lo contrario: se ha tenido que excavar más de lo pretendido para la construcción, se está demorando más la obra, sale costando más, y solo va a transportar más o menos a la mitad de las 120.000 personas previstas.

¿Por qué fallaron las cifras? Decididamente, porque tales estudios nunca pueden englobar y definir completamente una realidad social compleja y cambiante. Pero también porque fueron manipuladas por intereses políticos (ver las conclusiones análogas en el caso estudiado por Harvey, 2017). La tecnología y la ciencia no son disciplinas políticamente neutrales, son atravesadas y guiadas por estos intereses. Y finalmente, porque estos intereses no se realizan causalmente a través de la tecnología y la ciencia, como lo pretende la perspectiva determinista. Más bien los proyectos tecnológicos y los estudios científicos se realizan (o no) de manera “performativa” (Thrift, 2008; Latour, 2005), o sea, intentando convencer, negociando con la realidad que quieren definir y cambiar. Los hechos no son tanto encontrados como producidos. En el caso del tranvía, se trata de convencer a los cuencanos que necesiten un tranvía, producir un número viable de pasajeros a través de

la densificación, organizar un sistema de movilidad multimodal que integre eficazmente el tranvía, adaptar la oferta comercial de la zona a los actores de la movilidad suave, etc.

Estos puntos todavía necesitan ser profundizados. Decir, por ejemplo, que los estudios del tranvía no pueden englobar la complejidad social, significa admitir que son fragmentarios, selectivos, que necesariamente enfocan ciertos aspectos de la realidad en Cuenca, ignorando otros. Este hecho, casi inevitable, sin embargo causa problema. Como muestran Harvey y Knox (2012), proyectos infraestructurales se basan en los cálculos abstractos de los ingenieros. Éstos producen así un plan ideal, el cual se desmorona al enfrentarse con la realidad material y concreta. En su estudio sobre la construcción de carreteras en la Amazonía peruana, las autoras dan como ejemplos los percances de obreros, el clima extremo y los sabotajes de habitantes que sorprenden a los ingenieros y complican la obra.

En el caso del tranvía en Cuenca, también ocurrieron problemas que no habían sido anticipados, especialmente en la movilidad y el comercio. Un encargado del tranvía en el municipio, al que entrevisté, se refería a estos problemas como “externalidades” del proyecto. Esta palabra es muy significativa, porque alude a una perspectiva combatida vehementemente por Latour (2005): la fragmentación de los ámbitos de la sociedad. Habría, según esta perspectiva, dominios aislables y autónomos –como la ingeniería, la economía y la política– correspondiendo cada uno a su propia lógica, su espacio, su disciplina académica. El ámbito propiamente “social” reuniría los fenómenos que sobrarían, que no entrarían en otra categoría. Entonces llamar

los problemas provocados por el tranvía “externalidades” es justamente limitar el proyecto al ámbito de la ingeniería y entender las afectaciones en el ámbito “social” como efectos colaterales, como derrames indeseados de un ámbito al otro.

Pero la perspectiva del actor-red (Latour, 2005) insta a la vez a confundir estos ámbitos supuestamente aislables y a considerarlos todos sociales. Para que un fenómeno sea calificado de social, no necesita referirse a una interacción entre seres humanos excluyendo todo lo material, tecnológico, animal, etc. De hecho, tal interacción “social” pura no existe. Los objetos (la materialidad, la tecnología) pueblan nuestra vida, vivimos con, en, y a través de ellos (Thomas & Buch, 2008). Y están lejos de ser inertes. Nos hacen hacer cosas, nos relacionan de cierta manera, nos comunican mensajes, incluso nos sorprenden a menudo. Así hay que considerar objetos, tecnologías, animales, o también información –en fin, los “no humanos”– como actores sociales de pleno derecho. “Social” simplemente es el ensamblaje de actores humanos y no humanos, tejiendo redes entre ellos. En este sentido, el proyecto tranvía es un proceso por completo social, porque reensambla de cierta forma a los actores afectados. El tranvía en sí tiene que ser entendido como actor, primero en su existencia como idea o proyecto, ahora en su fase de obra, y después como infraestructura operativa (ver también Latour, 1996). Reúne a otros actores (en su concepción, su realización, su oposición, su utilización, etc.) y les hace hacer cosas. Este “hace hacer” (“making do”; Latour, 2005: 217), otra vez, no es causal, determinista, sino que puede producir reacciones e interacciones muy diversas.

Una reacción inesperada a la obra del tranvía, como mencioné, fue la crisis del comercio local. Y eso a pesar de que el discurso oficial vinculaba el tranvía al éxito económico de la zona. Esta contradicción nos lleva a la última crítica que querría hacer hacia el discurso oficial del proyecto tranvía. El éxito económico, así como tantos otros beneficios, forman parte de una visión ideal del tranvía operativo. Es una proyección hacia el futuro a partir de un análisis (selectivo, como hemos visto) de la situación anterior. Es una visión en dos tiempos, mejor expresada por el ex alcalde Paúl Granda, cuando decía que el tranvía marcaría un antes y un después para la ciudad de Cuenca (Cardoso, 2017: 20). El problema es que nadie habló del “mientras”, de la fase de realización del proyecto. Y es evidente por qué: Al antes se atribuía los problemas de la ciudad y en el después se concentraban las soluciones idealizadas. El mientras representaba una duración más corta pero tanto más destructiva, que habría quedado mal con el discurso publicitario entusiasta. Pero es importante insertar un “mientras”, ver el desarrollo progresivo de un proyecto. Porque ahí ocurren los mayores cambios o, con las palabras de Latour, el mayor reensamblaje de los actores.

Las dimensiones de la obra del tranvía

A continuación, trataré de reconstruir esta red de actores humanos y no humanos en la que se introduce el tranvía, iluminando a algunos actores olvidados por el discurso oficial y mostrando que todos ellos se relacionan en una sola red compleja, en vez de

existir todos en ámbitos autónomos. Por un lado, estas relaciones son concretas, y por lo tanto rastreables. Por otro lado, hay que recordar que los actores son tales porque hacen cosas a otros, tienen cierta “agencia” que no siempre es la que se pensaba.

Empecemos con el tema con el que cerramos la parte anterior: la crisis comercial. Se elogiaba (y se sigue elogiando) el tranvía como gran potencial para la economía local. Esta idea se refiere a la Economía con E mayúscula, es decir, a la Economía como ámbito homogéneo y abstracto, cuantificable, no a los miles de actores y sus relaciones concretas: comerciantes, tiendas, mercados, mercadería, consumidores, las prácticas del intercambio comercial. Este hecho tiene dos corolarios: Primero, la Economía no es incluida en el proyecto tranvía, en el sentido de que sea estudiada en detalle para conocer sus particularidades y los efectos que puede tener el tranvía en ella. Segundo, sin este análisis, el supuesto potencial económico del tranvía es una previsión difusa que ignora la parcialidad del beneficio: En otras palabras, se omite que algunos actores económicos podrán beneficiarse del tranvía, otros no. Es posible excluir la Economía de los cálculos del proyecto, pero al realizarse la obra necesariamente se enfrenta con los actores económicos concretos que definen el espacio de la obra. Y se trata –sobre todo en el centro histórico y por la Feria Libre– de un comercio de clase media y baja, que no soporta la presión ejercida por la obra, al verse desprovisto de espacio y restringido en su movilidad. Ya han tenido que cerrar unos 200 locales comerciales, y muchos otros siguen sufriendo. El lapso de la obra, este “mientras” violento, ha provocado el abandono masivo de comerciantes mo-

destos, mientras constituye una oportunidad para actores más adinerados que pueden establecerse ahí.

Pero algunos frentistas resisten, se organizan y reivindican sus espacios. Se revelan como actores de pleno derecho en el proceso del tranvía, incomodando y negociando con las autoridades. Su agencia tiene límites, pero han podido influir en el proceso de la construcción de varias maneras: manifestaron en las calles y llamaron a ruedas de prensa para conseguir presencia mediática y presionar al municipio; para días feriados, han logrado que se interrumpa la obra para poder acoger a los clientes; en otras ocasiones (como en el tramo del mercado 3 de Noviembre) hicieron acelerar la obra; y según un interlocutor mío, hasta convencieron al alcalde Marcelo Cabrera de dejar pasar los carros junto a los rieles del tranvía en las calles Gran Colombia y Mariscal Lamar, aunque los estudios hubieran previsto la peatonalización.

También es interesante considerar más en detalle a ciertos actores políticos. Afirmar —como muchos lo hacen— que el tranvía fue desde el inicio un proyecto politizado, es sin duda correcto. ¿Pero qué actores participaron en esta politización, por qué, y con qué resultados? Ya hemos observado que el proyecto tranvía surgió con Paúl Granda. En las elecciones municipales de 2009, la idea aún borrosa del tranvía ayudó a Granda a ser elegido como alcalde (De Santis, 2015). A finales del 2013, justo antes de las siguientes elecciones municipales, Granda inició la construcción, y eso de manera muy precipitada, según críticos. Para la obra, esto significó un arranque defectuoso, y para Granda ni valió la pena apresurarse, porque no fue reelegido. Incluso es probable que pudiera

beneficiarse de esta maniobra su adversario Marcelo Cabrera, quien se mostró crítico del tranvía. Una vez elegido, Cabrera influía a su manera en el ritmo de la construcción: primero frenándola para analizarla detenidamente, después retomándola, presionando a CCRC que continuara cuando aparecieron los problemas, y luego otra vez tomándose tiempo para elegir un nuevo consorcio. De la misma manera, se distanciaba del proyecto (culpando a Granda) cuando había problemas, y ahora se apropia de él cuando está por culminar y cuando se anuncian elecciones. Aquí podemos ver también cómo el tranvía actúa en tanto actor: Como idea vanguardista, encumbró a Granda a la alcaldía; como proyecto ya concreto lo descalificó por sorpresa; como obra problemática también proporciona tiempos difíciles a la alcaldía de Cabrera; y como obra de nuevo prometidora la podría salvar en el 2019. No quiero reducir procesos políticos complejos al único factor del tranvía, pero se puede decir que así como influye la política en el tranvía, así influye el tranvía en la política.

El tranvía destaca también como actor de pleno derecho en el plano ideológico. Ahí se puede observar un conflicto: La ideología de la sostenibilidad y de la movilidad suave se enfrenta a la dominación ideológica del carro. El carro privado incorpora libertad, velocidad y poder; es tan útil para actividades laborales y recreativas como simbólico de un rango social (Urry, 1999). El rápido crecimiento del parque automotor en Cuenca muestra que es el medio de transporte de preferencia y que cada vez más personas se lo pueden permitir. Actualmente un 36% de los habitantes ya se mueve en carro, pero un 65% lo haría si pudiera elegir libremente

te (GAD Cuenca, 2015: 34). Según varios interlocutores, “la gente de Cuenca es cómoda” y no le gusta caminar. Por esta razón, muchos habitantes se expresan en contra de iniciativas sostenibles como ciclo vías o zonas peatonales.

Pero el tranvía fortalece la ideología sostenible de dos maneras. Por un lado, le da una cara más elegante y moderna. El discurso que acompaña el tranvía lo presenta como una maravilla tecnológica, cómoda, estética, y hasta más rápida que el carro para cruzar la ciudad. En este sentido, derrota al paradigma del carro con sus propias armas. Por otro lado, el tranvía no solamente incorpora la ideología sostenible, sino que produce prácticas sostenibles *de facto*. Dicho de otra manera, más que un instrumento que transmitiría pasivamente el mensaje de sus creadores, el tranvía es un actor que incentiva sostenibilidad. Quita carriles y parqueaderos a los carros, tiene preferencia de paso, y requiere más iniciativas sostenibles para ser viable (densificación, peatonalización, cambios en el uso del suelo). Algunas de estas iniciativas se encuentran en el PMEP, el cual, significativamente, fue desarrollado después del inicio del proyecto tranvía. Es decir que este proyecto tan precipitado obligó a que se formulara un marco ideológico más conceptualizado que lo justificara *a posteriori*.

Finalmente, hay que mencionar una dimensión de la obra que, al contrario de las anteriores, coincide perfectamente con las consideraciones básicas del proyecto tranvía. El problema, nuevamente, es que no se estudió en detalle, ni se tomó como conjunto complejo de actores. Se trata del espacio material de la calle, con el subsuelo infraestructural y la arquitectura patrimonial. Este

espacio concreto difiere mucho del espacio abstracto, estático, de los estudios. Desde el inicio, el discurso oficial quería calmar los miedos de que el tranvía pudiera afectar el patrimonio. Por eso Granda dijo en su momento que “la obra no es invasiva”, refiriéndose a los supuestos 60 cm que se tendrían que excavar del suelo (Ecuador Inmediato, 2013). Pero debido a la fuerte identificación de los cuencanos con el patrimonio arquitectural, el simple hecho de abrir las calles adoquinadas del centro histórico constituía para muchos una agresión. Y pronto se mostró que con 60 cm no bastaría. Debajo de los adoquines les esperaba a los constructores un enredo complejo e irregular de infraestructuras que tenían que ser sintonizadas con el tranvía. En ocasiones tuvieron que excavar varios metros para ello. Un ingeniero local que fue empleado por CCRC me explicó que así “la planificación y el diseño iban variando constantemente y conforme se iba avanzando la obra”. Respecto al patrimonio, se abrieron fisuras en los fundamentos de los edificios que tuvieron que ser remendadas. Además, se hicieron hallazgos de infraestructuras antiguas —a saber, empedrado y canales— convertidas en ruinas arqueológicas. Estos hallazgos interrumpieron brevemente los trabajos por su potencial valor patrimonial.

No hay que olvidar que en este espacio concreto, enredado, también participan diversas instituciones responsables del espacio. Éstas no son siempre presentes, pero fácilmente rastreables. Me refiero sobre todo a ETAPA y Control Sur. Quien quiere intervenir en este espacio tiene que avenirse a la cooperación con tales instituciones, a sus exigencias y sus ritmos. Esto habría costado largos tiempos de espera, según mi interlocutor de CCRC.

Conclusión

Si ahora volvemos a formular la pregunta por qué el proyecto tranvía ha entrañado tantos problemas, disponemos de una respuesta más polifacética. No niego el argumento más divulgado del conflicto entre el municipio y CCRC. La dimensión institucional, respectivamente empresarial, es intrínseca al proyecto infraestructural. El tranvía envolvió a diversos actores institucionales (públicos, privados, locales, nacionales, internacionales) en relaciones conflictivas que implicaron los intereses y defectos de cada uno. Pero también se involucraron en el proceso personajes políticos, comerciantes, habitantes, académicos, ideologías, estudios, infraestructuras, edificios, etc. Este artículo trató de mostrar que un proyecto infraestructural no se limita al ámbito técnico, de los ingenieros, sino que es infinitamente más complejo. Reensambla a un sinnúmero de actores, humanos y no humanos, con sus diferentes características, lógicas e intereses. Algunos actores son evidentes, como las empresas de construcción y los espacios de la obra, otros aparecen de manera inesperada. Pero todos pueden sorprender, haciendo que el proyecto no se desarrolle como planeado. Esto atestigua su agencia, su capacidad de influir de alguna forma en el proceso, tanto en el caso de las protestas de los comerciantes como de las infraestructuras subterráneas enredadas. Incluso el mismo tranvía no siempre ha tenido los efectos deseados –como por ejemplo de asegurar la reelección de Granda en 2014– y se puede suponer que cuando circule tampoco los tendrá automáticamente. Será necesario un esfuerzo continuo y “performativo” para crear un orden en conjunto con los actores afectados.

Bibliografía

- Cardoso, Eduardo (2017). *Ilusiones. Una ciudad para el tranvía*. Cuenca: Diego Demetrio Orellana.
- De Santis, Andrea (2015). “Uso de spots televisivos en las elecciones: la campaña de Paúl Granda para la Alcaldía de Cuenca-2009”. *Universitas. Revista de Ciencias Sociales y Humanas de la Universidad Politécnica Salesiana del Ecuador* N° 13, Vol. 23: 15-33.
- Ecuador Inmediato (2013). “Alcalde de Cuenca todavía no define si se lanzará a la reelección”. Sección Política Nacional, 17 julio 2013. Disponible en: http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=wap_news_view&cid=201092 [visitado el 5 de agosto de 2018].
- Foucault, Michel (2002). *Vigilar y castigar. Nacimiento de la prisión*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- GAD Cuenca (2015). “Plan de Movilidad y Espacios Públicos”. Disponible en: <http://www.cuenca.gob.ec/?q=content/plan-de-movilidad> [visitada 5 de agosto de 2018].
- Harvey, Penny (2017). “Containment and disruption. The illicit economies of infrastructural investment”. En *Infrastructures and Social Complexity. A Companion*, Penny Harvey, Casper B. Jensen y Atsuro Morita (Eds.): 51-63. Abingdon & Nueva York: Routledge.
- Harvey, Penny, Casper B. Jensen y Atsuro Morita (Eds.) (2017). *Infrastructures and Social Complexity. A Companion*. Abingdon & Nueva York: Routledge.
- Harvey, Penny y Hannah Knox (2012). “The Enchantments of Infrastructure”. *Mobilities* N° 7, Vol. 4: 521-536.

- Hermida, Carla (2016). "Del transporte a la movilidad. Reflexiones sobre las últimas décadas". *DAYA* N° 1: 20-35.
- Larkin, Brian (2013). "The Politics and Poetics of Infrastructure". *Annual Review of Anthropology* N° 42: 327-343.
- Latour, Bruno (2005). *Reassembling the Social. An Introduction to Actor-Network-Theory*. Nueva York: Oxford University Press.
- Latour, Bruno (1996). *Aramis or The Love of Technology*. Cambridge & Londres: Harvard University Press.
- Law, John (2009). "Actor Network Theory and Material Semiotics". En *The New Blackwell Companion to Social Theory*, Bryan Turner (Ed.): 141-158. Oxford: Blackwell.
- Thomas, Hernán y Alfonso Buch (Coords.) (2008). *Actos, actores y artefactos. Sociología de la tecnología*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- Thrift, Nigel (2008). *Non-representational Theory: Space, Politics, Affect*. Londres: Routledge.
- Urry, John (1999). "Automobility, Car Culture and Weightless Travel: A discussion paper". Disponible en: <http://www.lancaster.ac.uk/scc/> [visitada 5 de agosto de 2018].
- Winner, Langdon (1986). *The Whale and the Reactor: A Search for Limits in an Age of High Technology*. Chicago: University of Chicago Press.

El laboratorio de los paisajes vivos. Facultad de Arquitectura, Diseño y Artes de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador (FADA-PUCE)

The Laboratory Of Living Landscapes. Architecture, Design And Arts College Of The Pontifical Catholic University Of Ecuador (FADA-PUCE)

Karina Borja*

Renato Ríos**

Resumen

El Laboratorio de los Paisajes Vivos es un espacio de acción-reflexión de la Facultad de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador que integra docencia-investigación-vinculación con las comunidades desde el 2013. En un trabajo directo y participativo con poblaciones vulnerables desde el laboratorio se pretende potenciar la igualdad de derechos, el reconocimiento de su diversidad y el respeto a sus riquezas naturales y culturales. Para ello trabajamos en relacionar lo teórico y lo fáctico, lo político y la práctica tomando como fundamentos tres pilares conceptuales: complejidad, interculturalidad e interdisciplinariedad. Esta propuesta se basa en dos investigaciones previas en las cuales se plantea unas bases teóricas y metodológicas encaminadas a enfrentar las problemáticas de las comunidades desde la óptica de los paisajes vivos.

Palabras clave: paisajes vivos, trabajo participativo, comunidades vulnerables.

Abstract

The Living Landscapes Laboratory is a space for action-reflection of the Architecture Collage of the Pontificia Universidad Católica del Ecuador that integrates teaching-research-links with communities since 2013. In a direct and participatory work with vulnerable populations, the aim of laboratory is to promote equality of rights, recognition of their diversity and respect

* Karina Borja, arquitecta, doctora en Estética Valores y Cultura por la Universidad del País Vasco, docente investigadora de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica del Ecuador. Línea de investigación: paisajes vivos. Correo electrónico: kborja@puce.edu.ec

** Renato Ríos, arquitecto, master en Arquitectura, por la Universidad de Sao Paulo, docente investigador de la FADA-PUCE. Líneas de investigación: espacio público, espacio doméstico, vinculación con las comunidades, paisajes vivos.

for their natural and cultural riches. To do this, we work to relate the theoretical and the factual, the political and the practical, based on three conceptual pillars: complexity, interculturality and interdisciplinarity. This proposal is based on two previous investigations in which a theoretical and methodological basis is proposed aimed at addressing the problems of communities from the perspective of living landscapes.

Keys words: living landscapes, participatory work, vulnerable communities.

Introducción

La propuesta de los paisajes vivos deviene de una base teórica intercultural, en el sentido de mirar al otro con una actitud tolerante y respetuosa. Lo cual permite recuperar elementos del mundo occidental y del andino en base a la historia, cosmovisión y manera de ser de nuestros pueblos. Los paisajes vivos comprenden ese sentido vivencial que está en permanente construcción: sus componentes mítico-simbólicos, el respeto hacia la naturaleza y los objetos porque son y están, y tienen vínculos con lo sagrado, la reciprocidad (*ayni*) y respeto, la complementariedad, correspondencia y proporcionalidad, principios que vienen del pensamiento andino. Se vive en un mundo donde todo tiene vida, el atributo del saber no es exclusivo del ser humano, también la naturaleza, el paisaje, y las deidades, la gran familia que es el *ayllu* (comunidad) posee esa cualidad (Rengifo, 2009).

De Occidente se han tomado conceptos como el de paisaje por la carga emocional y simbólica que éste involucra para trabarlos con los principios del pensamiento andi-

no. Un ejemplo de lo anterior es el *uyway*, referido a criar con cariño o con la idea de co-crianza. Si yo cuido y respeto al río, éste me dará buenos pastos y buena pesca, me permitirá criar a mis animales y, a su vez, nos proveerá óptimamente a mí y a mi familia. Si criamos paisajes sanos, tendremos comunidades y habitantes sanos. Es el fundamento de Paisajes Vivos: criar y cuidar los paisajes de una comunidad (Borja, 2016).

Los principios andinos están vigentes en nuestras comunidades. Por mencionar algunos, el *ayni*, que significa “reciprocidad”; está presente la *minka*, trabajo comunitario sin remuneración y en el *waki-waki* o prestamos, concepto que se utiliza en la construcción de una casa o en la realización una fiesta. El principio vivencial simbólico, en referencia a mitos fundantes, festividades, gestualidad, lenguaje simbólico y lugares sagrados, íntimamente relacionados entre sí y con las actividades cotidianas, expresa ideas sobre el origen mítico y las creencias de estas comunidades, ligadas a la naturaleza y el cosmos. Lo sagrado está expresado mediante símbolos específicos en las vivencias o celebraciones festivas de la comunidad (Borja, 2016).

La vincularidad entre ser humano-comunidad-naturaleza es la base de los principios andinos:

Las parcialidades por sí solas sueltas no son fuerza, ni energía, así como el hombre y la mujer aislados, tampoco tendría sentido para ni en la vida, ni cumplirán las leyes de reciprocidad y complementariedad, en otras palabras, están desarmonizados. (Entiéndase bien claro que no hay excepciones.) Las partes o parcialidades,

se emulan en el TAYPI, por encuentros y re-encuentros ceremoniales y ritualizados, resultando estos eventos sagrados al igual que hacer el amor en la pareja, pero ambos actos sirven para reciprocarse y complementar energías [...] (Yampara Huarachi, 1995: 3-56, cit. en Milla, 2002: 153).

La metodología empleada en el Laboratorio recupera dichos principios, comprenden las relaciones, como una red que “tiene carácter sapiencial, conoce y manifiesta su saber en la crianza, el ritual y la celebración” manifiesta Zenón Depaz (2005: 57). Bajo estos parámetros se inició en el 2013 un trabajo con dos comunidades del entorno de la ciudad de Quito: la Merced y Cotogchoa. Posteriormente se amplió al ámbito de participación a La Loma Grande en Quito; Apuela, y organizaciones Productoras de la Economía Social y Solidaria en Imbabura. Actualmente, el equipo del Laboratorio se sumó al trabajo de las otras unidades académicas de la PUCE en el Cantón Sigchos, en base a las necesidades y peticiones de sus comunidades.

La meta es irradiar las propuestas y los principios del Laboratorio para lograr cambios hacia ciudades y comunidades armónicas criadas con cariño e incidir en la política pública con cuestionamientos y alternativas de solución. Bajo el principio planteado ya en la década de los setenta por el pensador colombiano Orlando Fals Borda “la protesta con propuesta” se busca incidir en políticas públicas, leyes y una planificación desde una óptica diferente, reconociendo: la diversidad cultural, los derechos a tener unos paisajes sanos. Propuestas que necesariamente son contra hegemónicas pues tienen una posición crítica ante el desarrollismo que no nos lleva a ninguna parte.

¿Qué implicaciones tiene el trabajo desde el Laboratorio de los Paisajes Vivos?

Para abordar la problemática urbano-rural-territorial desde los paisajes vivos es necesario recurrir a un nuevo paradigma¹, asumir un pensamiento que implique el respeto a las diferencias, la coexistencia de diversas racionalidades en lo analítico, dialéctico, fenomenológico, estructural y hermenéutico. En este sentido hemos tomado la interculturalidad como forma de pensamiento que permite la articulación entre estos aspectos en las diversas culturas, incluyendo las experiencias colectivas, en este caso las del mundo andino.

Desde la perspectiva de los paisajes vivos se puede aprehender los paisajes diferentes, es decir, aquellos que contienen las relaciones afectivas y simbólicas de la población con la *pachamama* (la Tierra) y su *pacarina* (lugar de sus ancestros), expresadas en ritos y mitos que son parte de la crianza de la vida, tanto en lo andino como en otros contextos, especialmente de Latinoamérica. Sirve para tender puentes entre la cultura occidental mestiza, la indígena y las otras culturas presentes en las sociedades latinoamericanas.

Esto provoca la integración de distintos tiempos de historia y características diferenciadas entre el pasado y el presente, articulados en varios niveles: lo urbano, lo rural, lo social, lo cultural, lo político, lo económico y lo simbólico-festivo. Por tanto, permite des-

1 “Un cambio de paradigma es revolucionador. Una revolución que afecte a un gran paradigma modifica los *nuclei* organizadores de la sociedad, la civilización, la cultura y la noosfera. Es una transformación del modo de pensamiento, del mundo del pensamiento y del mundo pensado. Cambiar el paradigma es a la vez cambiar de creencia, de ser y de universo.” (Morín, 1992: 237)

cifrar los paisajes simbólicos y vivenciales que emergen con ese sentido de la ñaupa (energía que empuja hacia el *pachakutik*), considerando que un pasado es capaz de renovar el futuro (Borja, 2016).

Consecuentemente, las propuestas de los paisajes vivos van encaminadas a “pensar con el corazón y querer con la cabeza”, recuperar la memoria, recrear los mitos y los ritos, aprender, y abrir los sentidos, cuya meta final es compartir el *sumak kawsay* (vivir en armonía o plenitud) con uno mismo, con los semejantes (*runas*), con la tierra (*alpamama*) y con las deidades (*waka*). Esto significa el aprendizaje vivencial: criar relaciones entre el ser humano y la comunidad, el territorio, la tierra y el hábitat, considerando como mecanismos predilectos la ritualidad, el baile, el arte, el culto y la parte festivo-celebrativa que teje relaciones desde las emociones estéticas.

Bajo esta postura ideológica, el trabajo con las comunidades es parte de la docencia y la investigación encaminado a motivar la apropiación y valorización de los paisajes tangibles e intangibles de las comunidades para, de este modo, llegar a propuestas concretas en el campo de la arquitectura y de las otras áreas que se requieran para criar conjuntamente paisajes sanos, aplicable al análisis y las propuestas urbano-rural-territoriales.

¿Cómo trabaja el Laboratorio de los Paisajes vivos?

El equipo conformado por docentes y estudiantes del Laboratorio Paisajes procura un trabajo interdisciplinario entre las tres carre-

ras de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Artes (FADA) y las otras unidades académicas de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Desde el Laboratorio se promueve las relaciones interinstitucionales con organizaciones gubernamentales y no gubernamentales involucradas en el trabajo con los sectores vulnerables de la sociedad.

En el trabajo con la comunidad, el Laboratorio de Paisajes Vivos, a través de la investigación-acción participativa, procura reconocer realidades e identidades de cada lugar. Acción y Participación implican tener una presencia en el sitio, descubrir sus necesidades y trabajar en conjunto para lograr objetivos en común. El proceso se centra en las personas, pobladores e investigadores, para transformar los paisajes. El término “acción” es el que conlleva al cambio social, siempre y cuando se propicien momentos de reflexión, debate y entendimiento de diversas posturas. Por otro lado, la participación se centra en el trabajo entre expertos y comunidad: se lleva la investigación a la colectividad para la colaboración mutua. Este tipo de relación pretende concientizar, explorar habilidades y capacidades, fomentar vínculos con la comunidad y mediar para poder resolver conflictos. El proceso debe ser claro y ratificado en cada momento para determinar los grados de intervención.

Desde la vinculación se propone una metodología de “consultorio” para acercarse a las comunidades. Se denomina “consultorio” ya que es un espacio de análisis y diagnóstico de necesidades que después se transformarán en alternativas de solución asumidas por medio de consensos para resolver problemas relacionados con la arquitectura para poder posicionar el trabajo del arquitecto en la comunidad.

La metodología² que se aplica comprende las particularidades de las comunidades y sus actores. Por esta razón el arquitecto debe convertirse en intérprete sensible a las necesidades de cada comunidad. El trabajo comprende tres momentos: 1) informar, 2) comprometer, diagnosticar y proponer y 3) entregar-valorar. En el primero se aborda la parte conceptual del Laboratorio y se establecen los compromisos con los actores involucrados; en el segundo, se investiga, se analiza y se trabaja a profundidad con la comunidad, llegando a propuestas que han sido trabajadas en conjunto; en el tercer y último momento, se afinan los productos para su entrega acompañado de un acto simbólico que permite la reflexión sobre el proceso realizado y, además, retroalimenta a la propuesta conceptual.

Actualmente se consideran los requerimientos que contengan un fin comunitario o de carácter público. En el caso de proyectos de arquitectura, se llega a nivel de anteproyecto. Para el proyecto final se requiere entrar en una etapa de servicios tarifados. Este costo es parte del compromiso de las comunidades y de valorar y respetar el trabajo del otro como lo indica Livingston (2007)³. Otra forma de realizarlo es por medio de convenios con el municipio o instituciones que aporten a la resolución de la propuesta. Desde Responsabilidad Social Universitaria se colocan tres categorías de proyectos: anteproyectos arquitectónicos, talleres o intervenciones espaciales, y sistematizaciones de experiencias. Cada una se trabaja

2 Para la metodología, se han tomado algunos elementos de las experiencias de La Charrette, Delphi y Arquitectos de Familias (el método)-Livingston e Investigación Acción Participativa.

3 “poner la arquitectura al servicio de la gente” es un método participativo que se basa en experiencias de profesionales con familias para poder determinar su “Casa Ideal” (Livingston 2007).

con estudiantes y docentes, los cuales realizan sus prácticas de servicio comunitario encarando las necesidades reales de la población.

En el Laboratorio, durante los dos semestres del 2016-2017, se realizaron 25 proyectos a través de la vinculación de 69 estudiantes y 7 docentes de la Carrera de Arquitectura, con la participación de Diseño Gráfico y de Productos, y se ha buscado el apoyo, mediante asesorías, de Ingeniería, Geografía, Ecoturismo y Comunicación. En el proyecto de Sigchos se espera vincular a las demás unidades académicas de la PUCE.

Durante este período el Laboratorio consolidó las estrategias que le permitieron trabajar participativamente con las comunidades. La metodología utilizada se recopiló en el artículo “Estrategias para el Arquitecto Intérprete: el Consultorio en el Laboratorio de los Paisajes Vivos” en la revista de Arquitecturas del Sur:

La aplicación de estas metodologías tenía un doble propósito: por una parte, compartir y debatir el concepto de «criar paisajes», entendido como la recuperación de una cultura ancestral y propia; y, por otra, vincular de manera directa y cercana a los miembros de la comunidad universitaria con los sectores vulnerables de la sociedad. (Ríos, González, Armijos, Borja, & Montaña, 2016: 29).

Cabe mencionar algunos ejemplos de procesos participativos seguidos con la propuesta del Laboratorio: el Cementerio de Cotogchoa y la Casa Multigeneracional de La Merced. El Cementerio nace de la solicitud de la organización parroquial para potenciar el espacio de los ritos funerarios y crear un referente que se convierta en un atractivo turístico. La propuesta comprende espacios flexibles que

FOTO 1. Proyecto Cementerio de Cotogchoa, 2015 (Archivo Laboratorio de los Paisajes Vivos).



permiten activar la memoria y exaltar el ritual funerario. Se encuentra al momento, en la fase de anteproyecto y se espera el empoderamiento de la comunidad para ser gestionado y afinado para su construcción. Contó con el apoyo de estudiantes y docentes de diseño gráfico y de productos, con lo cual se dotó al proyecto del Cementerio de una imagen y propuesta de mobiliario que va acorde al contexto y a la propuesta arquitectónica.

La Casa Multigeneracional muestra un proceso participativo diferente al no contar con el apoyo directo por parte del GAD pa-

roquial. En este caso, se unieron el comité del barrio central y el grupo de adultos mayores Kury Tauna para gestionar el proyecto. La propuesta es ambiciosa, pretende integrar a los diversos actores sociales de la zona y ser un referente de para las organizaciones comunitarias. Gracias al empoderamiento del grupo, el proyecto pasó a la etapa final y se logró gestionar un presupuesto participativo de la Administración Zonal de los Chilllos para su construcción por etapas. Se concluyó la primera etapa y, por medio de mingas y autogestión, estamos seguros de que el grupo logrará culminar la obra.

FOTO 2. Proyecto Casa Multigeneracional de La Merced, 2015
(Archivo Laboratorio de los Paisajes Vivos).



FOTO 3 Casa Multigeneracional, Etapa 1, 2018 (Archivo Laboratorio de los Paisajes Vivos).



FOTO 4. Taller con los jóvenes de La Merced, 2014 (Archivo Laboratorio de los Paisajes Vivos)



A través del Laboratorio se pretende ir más allá de la arquitectura y el urbanismo; se busca un acercamiento a la gente a través de diversas actividades y eventos, lo cual ha permitido que las acciones realizadas fortalezcan los lazos con las comunidades y se desarrollen procesos identitarios hacia su parroquia o barrio. Se ha trabajado en talleres con jóvenes adolescentes, madres y niños. Dichas actividades han sido de vital importancia para incentivar experiencias vivenciales, apropiaciones de espacios y desarrollo de formas de expresión creativas en el sentido expresado por Josep Montaner (2014).

Otra propuesta que ha despertado interés ha sido la recuperación de la memoria de Cotogchoa. Nació de una preocupación de la comunidad por saber su historia, por tanto, como bien lo expresa la investigadora responsable del proyecto, Ma. Angela Cifuentes (2017): “Se trata de dar protagonismo a la narración de la experiencia en la que la voz

representa... experiencia en primera persona, la memoria como recurso vivo de una existencia”. Estas memorias que recuperan la voz de habitantes del lugar, a más de la investigación en archivos y bibliográfica, cuentan los procesos vividos por esta comunidad y, dada su importancia, se realizará una publicación que será entregada a la comunidad.

Estos son algunos de los ejemplos que dan cuenta del trabajo colaborativo del Laboratorio de los Paisajes Vivos y las comunidades. En la actualidad estamos trabajando en un nuevo proyecto de investigación y de docencia: la catalogación de los paisajes vivos de comunidades en apoyo al turismo vivencial de las comunidades del Cantón Sigchos y de Cotogchoa.

Aproximaciones desde la docencia

El Taller de Titulación Laboratorio de los Paisajes Vivos es el tercer pilar que apoya los

procesos del Laboratorio y además forma a los estudiantes y docentes desde las bases conceptuales propuestas. La idea del taller es entretreje con las comunidades, para lo cual se seleccionan los hilos que permitan ir armando una propuesta donde lo importante es: conocer y reconocer en las comunidades: los sentimientos y emociones, las sensaciones y percepciones, las celebraciones. Partir de la vincularidad de los principios andinos: reciprocidad, complementariedad, proporcionalidad y simbólico festivo. Con este enfoque hemos trabajado en la Parroquia de Nanegalito del Distrito Metropolitano de Quito y en el Cantón Sigchos de la Provincia de Cotopaxi y anteriormente con los talleres verticales (séptimo y octavo semestres), en la Parroquias de Cotogchoa y la Merced, en el entorno de Quito.

La premisa que asumimos, recuperando lo expuesto por la investigadora indígena maya guatemalteca Vivian M. Jiménez Estrada sobre la metáfora del árbol de la ceiba y el respeto a las comunidades, es:

Para hacer una investigación respetuosa no únicamente con las comunidades indígenas, pero con todas las comunidades investigadas, debemos identificar la fuente de desequilibrio. La herencia colonial en los campos de educación y de investigación es basada en un modelo occidental que ignora la multiplicidad de maneras de saber, que adapta y reestructura los elementos convenientes para sus propósitos y que declara sus conocimientos como universales (Smith, 1999). Negar y/o adaptar los conocimientos rompe el equilibrio de la Ceiba, y, en esta perspectiva, la investigación está causando más desequilibrio. Cualquier método de investigación debe

coincidir con los conceptos, con la visión, con las necesidades o con los objetivos de las comunidades involucradas y afectadas (Jiménez, 2005).

El enfoque del taller se fundamenta en el *enseñaje*⁴ (todos aprendemos y todos enseñamos), a más de la metodología de investigación-acción participativa y sus estrategias. Para ello se plantea la observación participativa, las entrevistas y diálogos con la gente del lugar, y lo más importante el trabajo colaborativo con los miembros de la comunidad. Este reconocimiento al otro, el llegar a desarrollar una empatía a través de sentir lo *que le pasa*, y actuar en consecuencia, es, de hecho, una habilidad muy compleja y difícil para los estudiantes y docentes, sin embargo, es fundamental para hacer el análisis y el diagnóstico del territorio y propuestas territoriales en coherencia con los paisajes vivos y la crianza recíproca de los mismos.

A partir de ello surgen los temas-problema que pueden resolver los estudiantes desde el campo de la arquitectura, pero siempre en esa relación con la práctica interdisciplinaria. En estos dos años se han desarrollado proyectos semilla a partir de las tesis de 18 estudiantes, con temas como: centros de reciclaje de desechos sólidos, rediseño de espacio públicos de cabeceras parroquiales rurales, centros de apoyo al turismo vivencial, centros de interpretación de las culturas, centros de apoyo a la producción agrícola, sistema de movilidad parroquial, entre otros. Son proyectos generados en coherencia con los principios del Taller y del Laboratorio y por tanto son consecuentes con el medio ambiente, interpretan las necesidades de las comunidades.

4 Término desarrollado por Enrique Pichon Riviére.

FOTO 5. Taller sobre imaginarios con los niños de Nanegalito, 2017
(Archivo Laboratorio de los Paisajes Vivos).



FOTO 6. Presentación de los anteproyectos ante la comunidad de Guayama Grande, Sigchos, 2018 (Archivo Laboratorio de los Paisajes Vivos)



Conclusiones

La formación de profesionales de la ciudad en las universidades exige de un trabajo solidario con las comunidades. Es una práctica de reciprocidad y, en ese sentido, lo asume el Laboratorio Paisajes Vivos. Las acciones para la recuperación de la memoria, cultura e identidad han sido fundamentales para acercarnos a estas comunidades, esencialmente, para que conozcan y reconozcan su propia historia y sus paisajes.

Esta es una propuesta que implica un gran compromiso por parte de los actores, ya que cada uno aporta con sus saberes para la construcción de los proyectos. Además, es formativa, los docentes, los estudiantes, y la comunidad se retroalimentan en todo el proceso que implica el saber trabajar en equipo. De forma específica, se potencia la importancia del carácter público y de los espacios de encuentro que permiten una apropiación de la ciudad, o de una comunidad rural, para incentivar el querer y cuidar los lugares.

El Laboratorio se convierte en un articulador de procesos participativos, mediante los cuales se llega a consensos: es un sumar para beneficio de todos. Las prácticas interdisciplinarias y el complemento entre docencia, investigación y vinculación son fundamentales para estos procesos.

El pasar de la reflexión y análisis a la aplicación es un quehacer difícil, más aún en este caso que conlleva un cambio de paradigma. En el proceso seguido por los estudiantes este ha sido un obstáculo persistente para llegar a propuestas de acciones coherentes y pertinentes con la crianza del paisaje. Sin embargo, se suscitan interesantes reflexiones y discusiones en relación al reconocimiento de

la diversidad cultural de las comunidades en su complejidad.

Estamos todavía sembrando, sin embargo, ya hemos cosechado pequeños logros y eso ha significado que se tenga respuestas positivas en las comunidades y que amplíemos nuestro accionar. Ésa es la motivación para seguir con estas propuestas. Son grandes los desafíos y esto exige evaluación y mejoramiento continuo, es decir, armar y desarmar contenidos, discursos, reflexiones y experiencias. Nuestra aspiración es contagiar con estas ideas y propuestas a más comunidades en la búsqueda del derecho de unos paisajes sanos y equilibrados para todas y todos.

Referencias

- Alberich Nistal, Tomás (2008): IAP, redes y mapas sociales: desde la investigación a la intervención social en *Portularia, Revista de Trabajo Social*, Hueva: Universidad de Huelva.
- Ander Egg, Ezequiel (2003). *Repensando la Investigación Acción Participativa. Colección Política, Servicios y Trabajo Social*. Buenos Aires: Lumen Humanitas.
- Armijos, Ekaterina; Borja Karina. y otros (2016) El taller de arquitectura del Laboratorio de los Paisajes Vivos de la FADA-PUCE. Acercamientos y acciones desde la academia hacia la comunidad: Cotogchoa, Ecuador. En <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/cardi/article/view/14886/14862>.
- Borja Karina (2016) Criar paisajes vivos, una manera de aprehender y (re) pensar la ciudad, en *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo, Vol. 9, No. 18*. Universidad Javeriana de Colombia

- Estermann, Josep (1998). *Filosofía Andina*. Quito: Abya-Yala
- Fals, Orlando. (1989). *El Problema de cómo investigar la realidad para transformarla por la praxis* (séptima ed.). Bogotá: Tercer Mundo Editores.
- García Lourdes (2010). *Laboratorio del hábitat, participación y género*. México: Documento de trabajo
- Livingston, Rodolfo (1995). *Arquitectos de Familia El Método. Arquitectos de la Comunidad*. Buenos Aires: Noboku
- Milla, Carlos (2002). *Ayni, introducción a la paleosemiótica*. Lima: Asociación Cultural Amaru Waira
- Montaner, Josep María (2014). *Del Diagrama a las experiencias, hacia una arquitectura de la acción*. Barcelona: Gustavo Gili
- Rengifo, Grimaldo. (2009). *Cosmovisión y producción de conocimientos en el medio andino amazónico*. Recuperado el 01 de marzo de 2011. Revista pensamiento pedagógico. http://tarea.org.pe/modulos/Boletin/revistas/T_area_72/T_area72_Grimaldo-Rengifo.pdf
- Ríos, Renato, González Juan Carlos y otros (2016) Estrategias para el arquitecto intérprete: el consultorio en el laboratorio de los paisajes vivos. En: <http://revistas.ubio-bio.cl/index.php/AS/article/view/2264>

Algunas propuestas sobre el proceso urbano y el espacio portuario de Guayaquil: desde sus orígenes hasta el siglo XIX

Some proposals on the urban process and the port area of Guayaquil: from its origins to the 19th century

Milton Rojas Mosquera*
Gaitán Villavicencio**

Resumen

El presente trabajo realiza un acercamiento histórico morfológico al proceso urbano de conformación del espacio portuario de Guayaquil entre su fundación colonial y el siglo XIX, incorporando elementos estructurales, mutaciones y actores determinantes para definir sus características, tanto a nivel interno como sus vinculaciones con el hinterland agrícola y sus variaciones hasta la época republicana. La gestión del cabildo en ese período atravesó momentos de sumisión, acatamiento, rebelión o cooperación, según las coyunturas políticas del contexto y el liderazgo ejercido desde lo local. El “Gran incendio” de 1896 marca temporal y físicamente el final de un período de evolución urbana que en su reconstrucción tendrá variaciones importantes para la vida urbana resultante al impulso del segundo boom cacaotero y las celebraciones centenarias de su independencia. La importancia del análisis estriba en determinar elementos explicativos que inciden en procesos subsiguientes que la urbe ha afrontado a partir del siglo XX.

Palabras clave: urbanización, proceso urbano, historia social, espacio portuario, política municipal, actividades urbanas.

Abstract

This work approaches the urban process of the port space of Guayaquil from a historic and morphologic point of view, between its foundation and the 19th century, taking into account structural elements, mutations and determining actors, to define its characteristics, both inter-

* Milton Rojas Mosquera, Arquitecto –Magister en Desarrollo Local, Profesor Titular Principal de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil UCSG– milromos@hotmail.com

** Gaitán Villavicencio, Sociólogo –Investigador Urbano– Docente Visitante en UCSG.

El artículo es un producto de la investigación en ejecución “El proceso urbano de Guayaquil metropolitano y las políticas públicas urbanas” financiada por la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. Agradecemos el aporte de los asistentes de investigación David Rojas C., Daniel Quirola y Paúl Valdivieso.

nally and its links with the hinterland agricultural and its variations until the Republican era. The management of the town hall in that period went through moments of submission, compliance, rebellion or cooperation, according to the political context and the leadership exercised from the local level. The “Gran Incendio” in 1896 marks temporarily and physically the end of a period of urban evolution, that in its reconstruction will have important variations for urban life resulting from the momentum of the second cocoa boom and the centennial celebrations of its independence. The importance of the analysis lies in determining explanatory elements that affect subsequent processes that the city has faced since the 20th century.

Keys words: urbanization, urban process, social history, port space, municipal policy, urban activities.

Introducción

El proceso urbano de Guayaquil actual y la incidencia de las políticas públicas en ese contexto demandan precisar los diversos mecanismos que históricamente se tornaron en decisivos para la conformación urbana portuaria y en la diversificación de sus actividades estructurantes. Tres arcos temporales marcan la historia urbana de Guayaquil: el primero, desde sus orígenes hasta fines del siglo XIX; luego, las nuevas dinámicas que marcan su crecimiento hasta la década de 1980, y el período reciente de la conformación metropolitana.

Esa interrelación entre el proceso urbano y la gestión pública en Guayaquil se está analizando como parte de una investigación que abarca los tres períodos indicados previamente. Este artículo profundiza en el primero de ellos que posee características diferenciadas entre sí, como en su evolución posterior,

pero ha incidido en la definición de una morfología urbana de alta perdurabilidad y resiliencia, por el gran tiempo que tomó el pasaje del espacio portuario urbano a la ciudad portuaria en sí, como por las mutaciones provocadas en sus componentes económicos, urbano-arquitecturales, sociales y culturales.

La importancia de este enfoque radica en cómo las determinaciones que la gestión pública e iniciativas particulares adoptaron a lo largo de su historia, afectaron drásticamente la propia geografía del asentamiento, así como las diversas formas de ocupación del territorio urbano en cada época de estudio, determinando diferentes modalidades de intervención o actuación de los diversos actores urbanos en ese contexto. El puerto como espacio público polifuncional condicionó el desarrollo urbano y la vida ciudadana, al dotarle al centro urbano de un gran dinamismo y vitalidad.

Jorge E. Hardoy, con base en las crónicas de Juan López de Velasco¹, hacia 1580, manifiesta que la red urbana colonial en esos años se había estructurado completamente y perduraría con muy pocas variaciones hasta bien entrado el siglo XX; en esta red se determinaban los puertos del comercio internacional (Cartagena, La Habana, Veracruz, Portobelo, Acapulco y El Callao), como también los puertos de carácter regional, como Valparaíso, La Serena, Guayaquil, Santa Marta, La Guayra, Campeche y San Juan (J. E. Hardoy, 1975: 49).

Además, en las colonias de España la evolución de la forma urbana o del paisaje urbano de nuestras ciudades latinoamericanas, partiendo de una matriz colonial común, se

¹ Cronista y Cosmógrafo Mayor del Consejo de Indias, reinado de Felipe II, segunda mitad del siglo XVI.

ha desarrollado con base en ese patrón inicial², de manera lenta y paulatina, sin mayores variaciones hasta el siglo XX con el advenimiento de procesos incipientes de industrialización precedidos en gran medida por la eclosión de las masas poblacionales hacia las principales ciudades del continente (J. Hardoy, 1972: 129 y ss.).

Las particularidades propias de la ciudad portuaria de Guayaquil merecen una relectura de las muchas explicaciones existentes en nuestro medio, ya que la multiplicidad de enfoques existentes relatan el proceso por el cual la ciudad evolucionó desde su fundación en la primera mitad del siglo XVI hasta inicios de la época republicana, destacando su rol de importante astillero y luego, de comercio floreciente, como lo indica María Luisa Laviana al referir a las tres funciones de Guayaquil en las relaciones intercoloniales: “único puerto importante de la Audiencia de Quito, principal astillero del Pacífico americano y gran productora y exportadora de cacao y madera.” (Laviana Cuetos, 1982).

Con la consolidación de la agroexportación cacaotera, en las tres últimas décadas del siglo XIX, conforma con Quito la bicefalia urbana nacional y principal puerto marítimo del país.

Los enfoques sobre la constitución de las ciudades, sobre los procesos en los cuales se asientan en su localización actual, crecimiento y desarrollo –y, naturalmente, de sus desarticulaciones³– son temas en auge y de

utilidad. Interesa profundizar en estos temas y hechos relevantes a partir del caso de Guayaquil, o “espacio portuario” al decir de Sergio Paolo Solano, para precisar los elementos básicos que permiten su evolución posterior como ciudad portuaria generadora de dinámicas económicas de alta significación local y nacional (Solano D., 2010a); pero flexibilizando en algo una estructura social cosificada, basada en la discriminación étnica, poder económico y prestigio social⁴.

En ese sentido identificamos cinco aspectos recurrentes en el período analizado, como son la degradación progresiva del entorno natural, el rol colonial de centro urbano intermedio de carácter regional, el auge económico –y, crisis– con base a la articulación con el espacio agrícola de monocultivo, las debilidades y limitaciones de la gestión del cabildo con relación a los habitantes urbanos de menores recursos, y un escaso interés por parte de las élites dominantes con relación al desarrollo urbano.

Estos temas generadores orientaron la investigación realizada hacia la obtención de la información requerida, de esta manera se procedió mediante tres tipos de acercamientos: el primero, con la revisión de materiales y documentos históricos procesados previamente por investigadores e historiadores, así como en diversas fuentes documentales

2 Se deben tener en cuenta las diferentes situaciones geográficas y geopolíticas, y más adelante, la Cédula Real de Felipe II de 1563 que fue un código de urbanismo para construir y desarrollar las ciudades que se fundaren en las Indias. A partir de esta se impulsaron algunas variantes en ciertos trazados urbanos.

3 Como la incapacidad para poder impulsar un nuevo proceso de integración del espacio audiencial con el primer

auge cacaotero al desplazar a la producción obrajera, primó la fragmentación frente al “desplazamiento regional”, o, cuando la República de Guayaquil de 1820 debe ceder ante la presión política y militar de Bolívar y alinearse con el “unitarismo” que proclamaba éste versus el federalismo de José Joaquín de Olmedo.

4 El cosmopolitismo del puerto influyó para que sea una urbe relativamente tolerante en comparación con las ciudades serranas; el empresario exitoso, de cualquier procedencia, era socialmente reconocido e integrado si colaboraba en alguna obra material en beneficio de la urbe.

de Guayaquil y en Quito; el segundo, a través del análisis de las cartografías históricas existentes, las cuales se han implantado en planos actualizados y permite apreciar con mayor claridad los contrastes producidos históricamente; y, en tercer lugar, mediante entrevistas con especialistas del tema, tanto de Guayaquil como de Quito, que han abordado varias interpretaciones al respecto y sus apreciaciones han alimentado algunas de las definiciones sobre el fenómeno urbano analizado.

Los elementos indicados nos permiten precisar varias de las principales características determinantes para que la ciudad puerto arribe al siglo XX en un proceso de reconstrucción física solventado en algunas directrices municipales estructuradas, instituciones locales fortalecidas en diferentes niveles, auge de la dinámica económica sustentada en la agro exportación diversificada y una poderosa banca financiera y comercial; y, con una dinámica poblacional acelerada que desbordaría muchas de las limitaciones institucionales físicas y legales existentes. Que posibilita resaltar la gran capacidad histórica de resiliencia de la urbe, que le ha permitido superar incendios, epidemias y ataques de la piratería, entre otros flagelos, gracias a su vocación marítima y calidad de emprendimientos de sus habitantes.

El abordaje del proceso investigativo

La perspectiva adoptada para esta investigación, relaciona los enfoques y las definiciones sobre los procesos de urbanización y procesos urbanos desde una perspectiva holística de construcción social del espa-

cio portuario ciudadano, con la finalidad de contar con elementos que permitan analizar críticamente cómo se han definido acciones urbanas específicas generadas como productos de las políticas públicas locales y de la Audiencia-metrópoli, explícitas o implícitas, y las lógicas de intencionalidad de los actores urbanos, generadores de conflictos como de propuestas, de acuerdo a la calidad y carisma del liderazgo existente en determinada coyuntura, como de los ritmos y superposiciones de los hechos históricos urbanos y portuarios.

Se desarrolló una investigación histórica-estructural y socio-territorial, por lo tanto, originalmente descriptiva y analítica, para llegar a ser explicativa, basada en datos verificables y provenientes de fuentes consistentes y confiables del medio para evitar las subjetividades e ideologización del tema, así como relevamientos de información secundaria existente en bibliotecas especializadas en Guayaquil, en tesis y publicaciones de varias Universidades locales y extranjeras; y, en los Gobiernos Autónomos Descentralizados Cantonales del área de Guayaquil. Además, en varias fuentes especializadas de la ciudad de Quito con importantes trabajos sobre Guayaquil y su área de influencia.

También se efectuó un acopio cartográfico histórico que se ha procedido a representarlo inserto en planos actuales para registrar de una manera legible la evolución de la trama urbana portuaria-ciudadina y sus características morfológicas principales, así como también se procesaron y sintetizaron datos estadísticos históricos de población y territorio.

Con base a los cinco aspectos previamente indicados como orientadores del proceso investigativo, por ser recurrentes en

el largo tiempo, se procedió a definir lineamientos “no estructurados” para entrevistas que se mantuvieron con varios informantes calificados, en función de su especialización temática.

Un primer lineamiento fue evaluar la incidencia de la población nativa sobre el desarrollo del asentamiento definitivo de Guayaquil, para proseguir con las afectaciones directas al ambiente en el transcurso de los siglos precisando causas y efectos generados; también se intentaron determinar aspectos relacionados a las ocupaciones informales en las periferias de la ciudad desde la época colonial y su continuidad, y en qué medida las tierras y haciendas circundantes a Guayaquil incidieron en las orientaciones del crecimiento urbano, destacando el rol jugado por las decisiones del cabildo en este proceso, descifrando momentos o temporalidades clave de fortalezas o debilidades institucionales; y, por último, tratar de precisar o aclarar la recurrente falta de preocupación de las élites locales con relación a la ciudad del futuro, del largo plazo.

De esta manera, el acopio y procesamiento de elementos históricos sobre la evolución de la ciudad puerto, orientado por elementos que caracterizan a la localidad con miras a su conformación urbana actual, permiten obtener una adecuada síntesis de interpretaciones rigurosas sobre la estructuración urbana y su posible evolución. Pero también nos permite aprehender las formas de trabajo que se desarrollaron, conocer los conflictos sociales, las formas de ocio y de esparcimientos, las vicisitudes de la salud pública, la dotación y funcionamiento de los servicios urbanos, entre otros aspectos.

Caracterización de los procesos / Procesos formativos de Guayaquil

El complejo y dinámico objeto de investigación a estudiarse obliga a emplear, de manera recurrente pero sistemática, dos paradigmas científicos el de la historia urbana y el del análisis urbano-territorial: primero, lo urbano como objeto histórico y de la historia, significa que es un escenario donde se expresan aspectos colaterales y procesos a identificarse, individualizarse e interpretarse, a partir de la oposición ciudad-campo y del predominio y hegemonía permanentes y crecientes de la primera sobre el segundo desde el período colonial hasta el siglo XIX; pero también a partir de la relación simbiótica que existen entre el puerto y la ciudad, donde en última instancia el puerto condiciona el crecimiento y desarrollo de la urbe. Mientras que el segundo paradigma, conlleva determinar y evaluar la construcción histórico-social y técnica de las estructuras urbanas con sus tramas centrípetas pero con fuertes tendencias a la dispersión espacial; y cómo en los procesos de urbanización de las economías nacionales-regionales se han ido conformando las redes urbanas y la jerarquización articulada de las mismas; destacando cómo se han dado las relaciones ciudad-campo y la apropiación del suelo urbano, y de qué manera se han fijado e impulsado sus diferentes usos y los procesos desiguales y combinados de la dotación de infraestructura básica y de equipamientos y la “cuestión” de la vivienda.

Se consideró importante precisar la terminología y alcances del concepto de proceso urbano para diferenciarlo del proceso de urbanización, necesario para esta primera parte en la cual convergen la historia urbana y el

análisis urbano-territorial, que es una suerte de prólogo y epílogo a la vez, donde exponemos problemas urbanos que recurrentemente se presentaron a lo largo de más de tres siglos, bajo diferentes procesos y causas generadoras, pero a la postre provocando trabas a un desarrollo urbano inclusivo y permanente.

Los planteamientos básicos al respecto se encuentran en las caracterizaciones del proceso de urbanización (Remy & Voyé, 1976) y la denominada Urbanización Dependiente (Castells, 1991), cuyos referentes originales se encuentran en la teoría de la dependencia formulada previamente por Cardoso y Faletto para Latinoamérica (Cardoso & Faletto, 1979).

En la óptica aludida, Fernando Carrión analizó la evolución del proceso de urbanización para el caso ecuatoriano (Carrión, 1986: 145-174), caracterizando el período desde la fundación de las ciudades hasta fines del siglo XIX como de “conformación urbana”, reconociendo las diferencias regionales y/o temporales en el apareamiento de los sucesivos fenómenos urbanos a lo largo de su trayectoria y su relación a una realidad urbana específica (Carrión, 1987: 13-40), donde confluyen múltiples factores, más allá de la llegada de los migrantes producto del proceso de urbanización nacional como de la movilidad espacial de los recursos. Lo que hace que se recupere la noción de proceso y podamos apreciar mejor sus rasgos cualitativos y comparativos y, por ende, acceder a formulaciones interpretativas.

En esta parte es importante destacar lo que significó para los conquistadores y la metrópoli española la fundación de las ciudades portuarias, que si bien parten de un común denominador funcional que fue el de

servir de áreas de circulación e intercambio entre los centros productivos y comerciales coloniales y la metrópoli, no encontramos una tipología específica sino tantos casos diferentes como ciudades-puertos se fueron conformando en toda la región, tendrán escasas semejanzas y muchas diferencias⁵, que están dadas por su emplazamiento geográfico, entorno natural, jerarquía político-administrativa, servicios portuarios brindados, estructura productiva y su diversificación, materiales constructivos, recursos militares, vinculación directa o de intermediación con la metrópoli, diversidad de rutas marítimas, entre otros factores. Esto se ve reafirmado por Hardoy al mencionar que no todas las ciudades se ajustaron a las normas urbanas españolas, “Excepciones bastantes generalizadas fueron los puertos y los centros mineros debido a su crecimientos espontáneo y a las características de los sitios elegidos para su establecimiento” (J. E. Hardoy, 1975: 51). En este sentido resulta complejo trabajar sobre las ciudades-puertos principalmente por la ausencia de estudios comparativos y los problemas derivados de las generalizaciones (Solano D., 2010b).

A partir de esta perspectiva el puerto desde la fundación de la ciudad se integra a ésta y va también integrando paulatinamente la conformación espacial de la urbe, va sincrónica y diacrónicamente articulando las actividades portuarias con nuevas funciones urbanas, el crecimiento del territorio citadino y la producción para la exportación de su región. Esto hizo que durante más de tres siglos se

5 Son más las diferencias y escasas las similitudes entre las ciudades puertos de La Habana, Cartagena de Indias, Barranquilla, Panamá, Guayaquil, El Callao o Antofagasta, entre otras.

constituya Guayaquil como un “espacio portuario”, “que se define como aquel territorio ciudadano en el que los actores sociales, agentes económicos y autoridades estatales ejercen con plenitud sus actividades y competencias respectivas en este gran espacio público, que generalmente se constituye en el centro urbano de la ciudad puerto⁶ y donde se concentran las actividades más dinámicas de la urbe. Lo que interesa es la construcción social del puerto y sus actividades y cómo incide sobre la vida de la ciudad y su entorno (Sánchez Pavón, 2005).

Como se indicó previamente, estamos orientando el estudio a cinco problemas recurrentes y tendenciales en la historia urbana de Guayaquil que se han reproducido desde el siglo XVI, con las caracterizaciones y particularidades de los casos por las temporalidades diferenciales como por las dimensiones de la poblacional y de la planta urbana, hasta finales del siglo XIX:

El primero se refiere a la destrucción progresiva del entorno natural expresada por la desecación paulatina y relleno de los esteros existentes, tanto en Ciudad Vieja como, posteriormente, en la Ciudad Nueva; la desforestación de los manglares circundantes y de los grandes bosques maderables para la exportación de madera y el funcionamiento del Astillero Real, como para la construcción de viviendas, entre otras afectaciones a la naturaleza. También la destrucción paulatina de las laderas de los cerros vecinos para desecar esteros, el lento relleno del Malecón para facilitar el acceso de pasajeros y mercancías provenientes de los barcos, fondeados en el

estuario del Guayas, y facilitar las llegadas de balsas y balandras con productos para la ciudad o la exportación venidos del interior de la “región” de Guayaquil y/o de las otras regiones geográficas de la Real Audiencia a través de la navegación fluvial por balsas, y en la segunda mitad del siglo XIX en lanchas a vapor, desde y hasta Bodegas (Babahoyo) y desde ésta a través de la red de caminos de herraduras, de veranos, subir por los Andes hacia las otras ciudades del interior y a Quito; usando principalmente 3 rutas precolombinas desde Babahoyo, las mismas que convergían en Guaranda (sierra centro) para seguir hacia Quito y otras ciudades (Gómez, 2018).

El segundo problema se refiere a la importancia relativa que asumía la ciudad portuaria de Guayaquil, centro intermedio de carácter regional, y los conflictos derivados de esta situación, gracias al comercio de la madera con Trujillo, Lima y Antofagasta y como Astillero Real del Pacífico Sur, lo que hizo que devenga en el único puerto de la Real Audiencia de Quito y de intermediación para los Virreinos de Lima y Nueva España y Tierra Firme (Panamá) (Laviana Cuetos, 1982). Esto conllevó un paulatino pero persistente proceso de crecimiento poblacional y de la planta urbana a partir del siglo XVII, y con la ampliación a Ciudad Nueva se comenzaron a producir las primeras ocupaciones ilegales de suelo urbano violando Ordenanzas vigentes del Cabildo; y que continuarán en la temporalidad urbana según los ritmos y velocidades del auge económico y debilidad permanente del Concejo.

Cuando Guayaquil asume vuelo económico propio a través de la producción y comercialización del cacao se comenzó a

⁶ Históricamente son los casos de las ciudades portuarias y ciudades puertos de La Habana, Cartagena, Veracruz, entre otras.

constituir alrededor de esta ciudad “aislada”, un proceso de articulación e integración del extenso territorio donde se encontraban las plantaciones cacaoteras, perteneciente primero a la Gobernación de Guayaquil y después a la Provincia de Guayaquil, por la agroexportación e incursión en el comercio internacional, lo que llaman los historiadores Guayaquil y su “región”⁷, lo cual originó diversos niveles de conflicto político y económico. De acuerdo a Manuel Chiriboga, el primer “boom” exportador se produce entre 1779 a 1842 y el segundo “boom” entre 1870 hasta inicios de la década de 1920. El primero se basa predominantemente con la participación de pequeños y medianos productores y el gran patronazgo de comerciantes limeños; mientras el segundo se hace en base a grandes propietarios locales (Chiriboga Vega, 2013) que se habían constituido gracias a los despojos y expropiaciones producidos por las guerras civiles de independencia, como las llama Donghi (Halperin Donghi, 1988), así como por el crecimiento (léase acumulación original) del capital comercial y a los comienzos del capital bancario.

La debilidad y limitada representación social del Cabildo es un cuarto problema importante de acometer y se dio por una serie de factores entre los que podemos destacar: su diseño legal y político fue el mismo que existía en la metrópoli, donde tenía una tradición y cierto arraigo social en la población ibérica. Fue una copia proporcionada con dedicación a los conquistadores-colonos y a sus descendientes, se basó en la discriminación de

las poblaciones pertenecientes a otras etnias, como negros, zambos, mulatos e indios. En este sentido fue una institución político-administrativa del Estado colonial y, posteriormente, republicano que tuvo un bajo nivel de representación de las clases subalternas, las que poco respetaban y acataban sus ordenanzas, resoluciones y pagos de impuestos, e incluso en varios momentos del proceso urbano ocupaban irregularmente áreas vedadas para su asentamiento. Generalmente, esta institución sobrevivió con graves penurias presupuestarias que limitaban enormemente el cumplimiento de sus objetivos institucionales.

Se puede identificar un quinto problema que sorprende, en general en América Latina y en Ecuador, y es el escaso interés de las élites por el desarrollo urbano de sus ciudades durante el período colonial. Se destacan pocas experiencias de iniciativas aisladas para impulsar el desarrollo de la urbe, lo que más sobresale está dado desde la caridad-asistencialismo benéfico; la debilidad y crisis de los nacientes estados hizo que se produzca una mayor presencia del corporativismo benéfico-filantropico local, particularmente en la atención de la salud y la educación.

Interesa demostrar cómo la condición de puerto impulsó escalonadamente, en un tiempo largo, un conjunto de dimensiones-actividades que en el escenario del mercantilismo, la manufactura colonial y posterior desarrollo inicial del auge industrial capitalista (con los ingenios) le labraron un sitio económico importante en el Pacífico Sur entre los siglos XVII al XIX.

En esta última perspectiva, con rigurosidad científica e histórica, se procede a sistematizar una gran cantidad de información hasta ahora dispersa y poco sistematizada, proporcionan-

7 Que comprendió los territorios pertenecientes a 4 de las actuales 5 provincias de la costa, o a la mayoría de los territorios de la Cuenca Hidrográfica del río Guayas, a su vez atravesados por los ríos Daule y Babahoyo.

do una visión más precisa de la conformación de una ciudad del capitalismo atrasado, con sus heterogeneidades y complejidades de modernidad y tradicionalismo, de avances y de estancamiento. Siguiendo los enfoques planteados por Fernand Braudel, queremos resaltar las tendencias históricas existentes entre aspectos estructurales y coyunturales en las relaciones que la “pluralidad del tiempo social” ha provocado en las relaciones entre el medio geográfico, relaciones sociales y las diferentes actuaciones políticas coyunturales en una ciudad puerto (Braudel, 1974).

Esas tendencias se pueden caracterizar en tres períodos históricos característicos que hacen relación a aspectos normativos (disposición de trasladar la ciudad al sur del asentamiento original), otros de consolidación de funciones urbanas portuarias en la colonia y ciclos económicos de auge y crisis, y, el tercero, a partir de la constitución de la nueva república del Ecuador en 1830 y el segundo auge de la agro exportación a partir de 1870.

De la Fundación a finales del s. XIX *Asentamiento definitivo y traslado a la Ciudad Nueva (1547-1693)*

La exploración y colonización española de América fue la más trascendental entre todas las europeas. En poco más de un siglo, la Corona de Castilla exploró, conquistó y pobló enormes territorios en el norte, centro y sur del continente americano. También dio lugar a múltiples fundaciones de nuevas ciudades, construyendo infraestructura física en las villas, pueblos y ciudades como consistorios, fuertes, calles, plazas, mercados, conventos e iglesias, entre otros equipamientos.

El profesor Luis Navarro García, de la Universidad de Sevilla, en el Prólogo al libro-tesis de doctorado de María Luisa Laviana, señalaba: “España colonizó América mediante la fundación de ciudades puesto que ese era el modelo de organización social y política que estaban acostumbrados los conquistadores” (Laviana Cuetos, 1987), era la típica expansión civilizatoria marítima y urbana que Europa había practicado desde los tiempos bajomedievales.

Para José Luis Romero, desde el siglo XVI las ciudades de América Latina se habían constituido “como una proyección del mundo europeo, mercantil y burgués. Vigorosos centros de concentración de poder, las ciudades aseguraron la presencia de la cultura europea, dirigieron el proceso económico, y sobre todo, trazaron el perfil de las regiones sobre las que ejercían su influencia (Romero, 1976).

La fundación de Guayaquil fue parte de un proceso particular y complejo de la conquista española en la actual región litoral de Ecuador. Por lo cual, después de varios traslados y conflictos bélicos con pobladores originarios, pleitos entre los conquistadores⁸; y, la necesidad estratégica de una ciudad-puerto en correspondencia con la geopolítica de la época⁹, quedó definitivamente reasentada la ciudad de Santiago de Guayaquil.

En relación a la población indígena se debe señalar que antes de la llegada de los colonizadores españoles, los territorios de la

8 Pleitos por acaparamiento de grandes áreas territoriales, como por ejemplo, entre Pedro de Alvarado y Francisco Pizarro. Esto producía prestigio y, por ende, poder, generando una mentalidad de señorío y de encomendero, que se podría traducir en títulos nobiliarios.

9 Principalmente en relación con la ciudad virreinal de Lima y la vinculación con la metrópoli, y para protegerse del azote destructivo de la piratería fomentada por Inglaterra, Francia y Holanda.

región costera donde se ubica la ciudad puerto de Guayaquil, como su región, estaban habitados por diversas culturas aborígenes, entre las que estaban los huancavilcas y otras tribus en el área de la cuenca y del delta del río Guayas, como los chonos y los punáes¹⁰ (Newson, 2000). Estas culturas prehispánicas mostraban un gran desarrollo del comercio marítimo y de conocimientos náuticos, como otras culturas del litoral sudamericano e incluso pueblos centroamericanos y del México precolombinos (Touchard-Houlbert, 2010: 551-561).

Además, las evidencias arqueológicas determinan que los huancavilcas fueron grandes navegantes que surcaron el océano Pacífico, en sus balsas, hasta Mesoamérica y a las culturas originarias de Perú y Chile. Sus principales mercancías de exportación y comercio eran la concha spondylus, tejidos de algodón, objetos de oro, plata y cobre. Sorprendieron con la dimensión de sus balsas y conocimientos de técnicas marinas a navegantes conquistadores de la talla de Bartolomé Ruiz.

A partir de su asentamiento definitivo en el cerro Santa Ana, hasta el año 1605, la ciudad experimentó un crecimiento bastante lento, esto en gran parte se debió a que durante el siglo XVI la ciudad soportó una serie de calamidades entre ellas el incendio de 1583¹¹, una peste en 1589 y un nuevo incendio en 1592¹².

10 La mayoría de las poblaciones originarias de la región costera fueron también diezmadas por las enfermedades que trajeron los colonizadores desde Europa, lo cual incidió en fluctuaciones apreciables en la cantidad de habitantes de la ciudad en diferentes momentos

11 Que marcan su morfología urbana, condicionando las características básicas del paisaje citadino.

12 Catástrofes antrópicas que han afectado recurrentemente a la ciudad y a su área de influencia hasta tiempos recientes.

La naturaleza del lugar era muy rica y permitía contar con excelentes maderas, además de mano de obra que logró acoger los oficios que demandaban los astilleros, estando, para 1650, la mayor parte de la población relacionado directa o indirectamente a las actividades de los astilleros (Clayton, 1978); también el comercio a través del río Guayas con el interior era cada vez creciente; y, a mediados del siglo XVIII la producción del cacao generaría un proceso acelerado de intercambio con las colonias que creó múltiples actividades laborales y económicas conexas.

Al norte del cerro había una filtración del río que se lo llamó Estero de la Atarazana, que ya no existe, y hacia 1560, a menos de 15 años de su asentamiento definitivo, según crónicas de la época de Diego Vásquez (Morla, 2006), se instaló ahí un astillero, alrededor del cual se situaron viviendas de trabajadores y galpones para aserríos y actividades necesarias en esas labores. Para llegar a esta zona se usaba un callejón ribereño entre el cerro y el río¹³.

Con relación al asentamiento originario, Jorge Núñez señala que:

A mediados del siglo XVI, adquirió su nombre definitivo de Santiago de Guayaquil y halló su ubicación final en el área de los cerros Santa Ana y del Carmen, donde permaneció guardada de las aguas hasta el siglo XVII, pero a mediados de este último empezó a expandirse, llegando hasta el estero de La Atarazana por el norte y hasta el estero de Villamar por el sur. Finalmente se extendió hasta la planicie sureña de Sabaneta, donde se fue formando lo que luego se llamaría Ciudad Nueva, en un desplazamiento urbano necesario e inevitable.

13 Actualmente es la calle Numa Pompilio Llona, único vestigio "colonial" en la ciudad actual.

ble, según lo anotó con aguda percepción don Julio Estrada Ycaza (Núñez, 1997).

En 1563, el Cabildo comenzó rellenos en sectores aledaños al estero Villamar para conformar y confinar una calle que más adelante constituiría el malecón de la ciudad colonial y para fines de ese siglo, Guayaquil ya era conocida por sus famosos astilleros, lo cual atraía migrantes que veían en esta actividad una forma de ganarse la vida. El asentamiento era reducido y se concentraba alrededor del cerro Santa Ana, prolongándose hasta el inicio de la zona de pantanos del estero Villamar, como se puede observar en el mapa 1.

Los relatos históricos de la época describen lo endeble del asentamiento, en cuanto a insalubridad, incendios, ataques piratas, epidemias y otras calamidades, pero ello no significó que las actividades determinadas por la corona se hayan afectado, sino más bien, fueron en continuo ascenso, lo cual se demuestra con la cantidad siempre creciente de navíos a prepararse en los astilleros de la ciudad que en cuatro décadas, hacia fines del siglo XVI, hicieron que estos se conviertan en los más importantes del Mar del Sur, y hacia 1736 se habían construido 176 naves entre galeones, galeras y pataches (Avilés, 2015).

Mapa 1. Asentamiento de Guayaquil en el siglo XVI



Fuentes: Documentos y cartografías de la época. Plano Base de Paulus Minguet, 1741
Elaboración: DARC, 2018

Cabe indicar que los registros de la población existente en la ciudad en el período colonial no pueden ser considerados exactos, pero de acuerdo a los documentos basados en las crónicas de la época (Estrada Ycaza, 1995a), en el año de asentamiento definitivo habían menos de 200 habitantes, hacia el año 1600 habían alrededor de 785 y cuando se decide el traslado a Ciudad Nueva, hacia fines del siglo XVII alrededor de 3000 habitantes, aunque para 1733 que se realizó el primer censo oficial de población se registraron unos 12000 habitantes.

Debido al constante crecimiento poblacional y del territorio, las autoridades identificaron viable el trasladar la ciudad hacia el sur, a la zona de la Sabaneta, para lo cual iniciaron gestiones con las autoridades virreinales hacia 1688 (Avilés Pino & Hoyos G., 2006: 18) y luego de las aprobaciones respectivas, para 1693 el Cabildo organizó el traslado respectivo.

El traslado de la ciudad buscaba conseguir cierto orden urbano, pero también contar con una localización al sur, menos propensa a la sedimentación que se había producido al norte en la zona del astillero como en el puerto, proceso natural del río Daule, que se agravaba por los rellenos que se habían producido en esta área urbana y el entorno geográfico.

Consolidación de Ciudad Nueva y el Primer Boom Cacaotero.

Para la creación de Ciudad Nueva, a finales del siglo XVII se adoptó el esquema urbano de cuadrícula en damero o retícula ortogo-

nal¹⁴. Se ubicó al sur de Ciudad Vieja, aproximadamente a un kilómetro, partiendo de la Plaza Mayor (actual Parque Seminario o “De las iguanas”), se trazaron las calles a cordel siguiendo el eje que determina el río. Debía constar de 25 manzanas ubicadas alrededor de la Plaza y tendría 5 manzanas de frente, desde las actuales calles Vélez hasta Sucre, y otras 5 de fondo, entre las actuales calles de Malecón a Escobedo.

Muchos pobladores de la ciudad inicial en el cerro se opusieron al traslado, motivados por los frailes dominicos que se oponían por el convento e iglesia que habían reconstruido, como por la excelente ubicación de las mencionadas construcciones. Lo cual se constituye paulatinamente en una de las características propias de la idiosincrasia colectiva de la población citadina desobedecer a las ordenanzas y bandos del Cabildo de acuerdo a sus intereses privados.

Pese a la oposición vecinal, la ciudad se trasladó al sitio elegido sin que eso significara que la ciudad inicial asentada en el Cerro Santa Ana desapareciera sino que más bien comenzaron a interactuar entre ellas. La ciudad inicial empezó a ser llamada Ciudad Vieja mientras la ciudad trazada a cordel en Sabaneta se denominó Ciudad Nueva.

A pesar de las grandes inversiones que se hacían para dotar de servicios e infraestructura a Ciudad Nueva y así tratar de hacer

14 El modelo urbanístico de Felipe II, formulado en las “Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias” en 1573, planteaba como principio esencial una selección adecuada del lugar para ubicar los asentamientos, sin ocupar tierras con asentamientos de indios ya que ello podría traer conflictos que afecten la convivencia. El modelo considera el trazado de la Plaza Mayor o de Armas de la que salgan cuatro calles principales para el comercio, con definición de solares y cuadras, y con especificación distintiva entre caminos, calles y vías principales.

desaparecer y despoblar Ciudad Vieja, el crecimiento de ésta no se detuvo si no que más bien sirvió para albergar a artesanos, pescadores, sirvientes, etc. De esta manera, el Cabildo en el año 1710 decidió realizar la construcción de un puente que conectara las dos ciudades, atravesando sobre los terrenos bajos y anegadizos entre ellas y sobre los cinco esteros que penetraban desde el río Guayas, el mismo que se lo conoció como “Puente de las 800 varas” (Rojas Mosquera & Villavicencio. 1988: 17-20).

Pero tampoco faltaron quienes inicien el desorden al construir fuera de los límites establecidos para la ciudad en ese entonces,

formándose el llamado “Barrio del Bajo” alejando a los esteros y al puente, lo cual se produce por la discriminación social existente y el bajo accionar cotidiano del Cabildo colonial, demostrando, una vez más, su debilidad institucional y técnica y la incapacidad para la protección del medioambiente y los recursos naturales de la ciudad.

Con relación a la salubridad, Newson señala que “La primera epidemia de fiebre amarilla que se registró en Ecuador fue en Guayaquil en 1740, seguido de otro brote en año de 1743” (Newson, 2000).

Para 1762 la ciudad adquiriría una mayor importancia política en el contexto colonial

Mapa 2. Asentamiento de Guayaquil en el siglo XVIII



Fuentes: Documentos y cartografías de la época. Plano Base de Francisco Requena, 1770
Elaboración: DARC, 2018

latinoamericano al ser elevado el Distrito de Guayaquil a la categoría de Gobernación (Romero Castillo, 1931), que casi inmediatamente tendría que afrontar el “fuego grande” de 1764 que destruyó gran parte de la ciudad, además de las rebeliones contra el impuesto al aguardiente, la expulsión de los jesuitas, entre otros hechos significativos de la vida urbana.

Para fines del siglo XVIII, con base a las cartografías y documentos de la época, se podían diferenciar seis barrios o sectores agrupados alrededor de Ciudad Nueva. Estos barrios eran: Ciudad Vieja, el barrio del Puente, el barrio del Bajo, el barrio del Astillero, el barrio Nuevo y barrio de Las Peñas. En esa época, los barrios representaban verdaderas entidades sociales y económicas. La Ciudad Nueva había sumado 8 manzanas a su planta, cubriendo 33 manzanas en las cuales habían construidas 309 casas, edificios públicos y viviendas (Hamerly, 1973).

Además, se debe considerar que los planos de la época marcaban el territorio aparentemente ocupado, pero al interior de esos límites la densificación de edificaciones era escasa, así como también en las periferias (Mapa 2).

En el plano económico, si bien hacia fines del siglo XVIII había decaído la labor de los astilleros, se trata de un período de prosperidad debido al primer crecimiento regular de la producción cacaotera y su exportación a partir de 1779, que induce a un aumento rápido de la población bajo la forma de migraciones desde la Sierra y del Norte del Perú. El Cabildo realiza varias obras importantes (Rojas Mosquera & Villavicencio, 1988: 209) como el alumbrado público con aceite, saneamiento en áreas centrales, la construcción

de edificios administrativos y varios trabajos de mejoras en el sector de la ribera, el espacio público portuario por excelencia en el caso guayaquileño que se convertirá, durante el siglo XIX, en el eje económico más importante de la ciudad y en un espacio de prestigio en donde se implantarán las diferentes actividades comerciales.

Desde 1780 y por varias décadas las exportaciones tuvieron un crecimiento sostenido que convirtió a Guayaquil y su *hinterland*, en una de las zonas más dinámicas del mundo colonial de Hispanoamérica, con el concurso de comerciantes limeños que aportaron el capital necesario a través del sistema de adelantos al productor, actuando los comerciantes guayaquileños solo como piezas intermediarias, obviamente que esta dependencia de la economía de la costa ecuatoriana frente al capital y la clase mercantil limeña significó un duro costo para la economía de Guayaquil. Las mejores ganancias se las llevaron los comerciantes del sur (Contreras, 1994: 197).

Guayaquil por su importancia económica se convirtió en el centro judicial, administrativo, político y comercial particularmente de su propia región como a nivel audiencial; inclusive se presentan las primeras querrelas “regionalistas” entre Quito y Guayaquil, porque las élites quiteñas deseaban tener su propio puerto que las aproximase más a Panamá/Portobelo y, por ende, a la Metrópoli.

Las élites quiteñas promocionan los primeros intentos de superar la barrera de los Andes y llegar al mar en Esmeraldas. En 1735, Pedro Vicente Maldonado retomó las ideas anteriores con la aprobación del Presidente de la Audiencia Alsedo y Herrera. Se construyó el camino, que en viaje de 7 días

unía Quito y Esmeraldas, Maldonado fue nombrado gobernador pero la carencia de capital para la construcción del puerto, sus compromisos internacionales y su prematura muerte impidieron concretarlo (Aráuz, 2000: 37).

Como consecuencia del puerto, para 1780 ya era generalizado en Guayaquil el contrabando de textiles provenientes de Inglaterra y Francia, íconos de la primera revolución industrial que se propagaba a nivel mundial, pero que afectaba política e ideológicamente, de manera decidida y profunda, a todos los grupos dominantes de la sociedad guayaquileña.

El inicio de la República (1830) hasta fines del siglo XIX

Según Hardoy, cuando se producen las independencias en Sudamérica, el sistema de centros urbanos estaba claramente definido unos dos siglos atrás y esa red con sus elementos fundamentales habían tenido poca variación, destacando que “la estática red urbana de los tiempos de la independencia reflejaba no solo la inmovilidad de las fronteras interiores sino esencialmente las pocas alteraciones experimentadas en las líneas de transporte terrestre y marítimo durante siglos” (J. E. Hardoy, 1975: 53).

Guayaquil posee una excelente red fluvial, la de los ríos Daule y Babahoyo que cuando convergen forman el Guayas. Y el sistema de transportación implementado tenía muchas ventajas, empezando por menor costo para trasladar mercaderías por agua, aprovechando las marcas diarias que hacen del Guayas un río que fluye en ambas direcciones, con

corrientes de cinco millas por hora yendo y viniendo cada doce horas. Las condiciones climáticas ayudan a crear un ambiente ideal para la agricultura en el litoral ecuatoriano, especialmente para la producción de cacao. Este clima cálido y húmedo se complementa con la excelente tierra de la costa ecuatoriana.

Gracias al primer “boom” cacaotero, que permitió a los grupos sociales dominantes vinculados a la producción y exportación realizar un proceso inicial de acumulación y jugar un papel protagónico en el proceso de independencia de la ciudad, la región de Guayaquil y a nivel de toda la Audiencia, particularmente sosteniendo la ideología del libre cambio frente al proteccionismo español. Y también romper la dependencia y subordinación a los comerciantes limeños, ya que aprendieron a exportar y a comerciar en el mercado internacional.

En octubre de 1820, las élites librecambistas proclamaron la República Libre de Guayaquil, con la promulgación de una constitución de corte federalista, que le garantice sobretodo la libertad de comercio, lo cual se truncó en el proceso de luchas independentistas posteriores y con la adhesión a la Gran Colombia.

En las primeras décadas del siglo XIX en Guayaquil aún podían apreciarse las dos ciudades: Ciudad Vieja que se mantenía fiel al cerro y Ciudad Nueva con su trama regular de damero en crecimiento. Entre ambas ciudades el Barrio del Puente seguía extendiéndose de manera desordenada ganando terreno al pantano que existía anteriormente y poco a poco iba transformándose en el nexo unificador entre ambas ciudades o sectores.

Hacia 1820, Guayaquil tenía aproximadamente 20.000 habitantes (ver tabla 1) y

gracias a sus nuevos vínculos comerciales, esencialmente con Inglaterra y Francia, nacidos del período de la Independencia, se transforma en centro urbano exportador y el crecimiento de la ciudad se dinamiza y acelera. Estos fenómenos provocan una gran diversificación de las funciones y de las actividades urbanas que atraen a una gran cantidad de inmigrantes.

Estrada señala que en 1820 en el extremo del Sur de Ciudad Nueva, se halla el Astillero, con mucho vecindario. Este barrio del astillero pasaría años más tarde a conocer

se como barrio Villamil y agrega que desde 1825 se solicitaban al Cabildo permisos para instalar fábricas en el sector: para fábricas de tejas, aserríos de madera, aguardientería; y, más adelante, hacia fines de ese siglo, para fábrica de hielo, fideos, chocolates, galletas, cigarrillos, jabonerías, precisando que en el barrio del Astillero, al sur de la calle Letamendi se ubicaban las fábricas de españoles, y hacia el norte de esa calle eran italianos (Estrada Ycaza, 1995b).

Si bien el Cabildo hacia 1761 había iniciado la construcción del Nuevo Cementerio para la ciudad, a un kilómetro al oeste del río y en la base del cerro del Carmen, recién en 1822 reinició las acciones para ello, acelerando este proceso al año siguiente debido a pestes que acontecieron en la ciudad y que demandaban entierros más seguros (Rojas Mosquera, 2011)

Por iniciativa de Vicente Rocafuerte, hacia 1842 (Estrada Ycaza, 1995b: 155) se realiza la prolongación de la calle Nueve de Octubre con una estrecha calzada (Camino de la Trocha) que la conduce hasta el Estero Salado, lo cual permitió a la ciudad contar con una distracción pública pionera en el país llegando a un acondicionado balneario con aguas de mar¹⁵, rodeado de exuberante vegetación circunscrita a la vez con los inicios de una cadena montañosa que se prolonga hacia la península de Santa Elena hacia el oeste. Cabe indicar que este balneario incorporó instalaciones y complementos varios a partir de la década de 1860, remozándose constantemente por alrededor de cien años¹⁶.

Tabla 1. Evolución de la población de Guayaquil 1547-1905

Año	Población	Fuente
1547	188	1
1643	748	1
1651	360	1
1708	2000	1
1740	2996	2
1780	8596	4
1800	13700	1
1837	22000	1
1842	13000	1
1857	23297	3
1861	23297	4
1868	30000	1
1886	44000	3
1890	45000	4
1892	50000	1
1899	60483	4
1903	73515	2
1905	80650	4

1. Guía Histórica de Guayaquil, Tomo 1 Julio Estrada Ycaza, 1995
2. M. I. Municipalidad de Guayaquil. Esquema General Urbano, 1975
3. Ponce, A.; Valencia, H.; 47, 1983, pgs 62-67
4. Recuento de dos ciudades: Guayaquil en 1899 y Quito en 1906. Michael T. Hamerly, 2006
Elaboración: DAR, 2018

- 15 Prolongación de un estero que recorre alrededor de 60 kilómetros desde el Océano Pacífico hasta Guayaquil.
- 16 Hacia la década de 1960 va desapareciendo la actividad como balneario debido a la contaminación del sector.

Las epidemias también entraron por el puerto, generando graves problemas de salud pública, como sucedió 1842 cuando las víctimas por la fiebre amarilla llegaron a más de 4.000 hasta mediados de 1843, aunque hay historiadores que fijan cifras mayores.

A pesar de estas calamidades, en la segunda mitad del siglo se experimentó un notable crecimiento poblacional y territorial de la ciudad debido a dos causas principales: El nuevo boom cacaotero y las actividades comerciales y financieras que se realizaban en la ciudad.

Un elemento importante a considerar ocurre en el año 1844, cuando por Decreto Ejecutivo se crea la Bolsa de Comercio en Guayaquil, que a partir de la década de 1870 trabajaba ya con acciones de los nacientes bancos de Guayaquil, como el Banco del Ecuador, de Crédito Hipotecario, La Previsora, por ejemplo (Estrada Ycaza, 1995b: 173).

La élite guayaquileña nacida de la aparición del capitalismo comercial y conformada por los grandes terratenientes, los exportadores y los banqueros, tres grupos dominantes muy ligados entre ellos familiar y económicamente, ocupa el primer plano de la escena política ecuatoriana y asume el control los negocios de la ciudad (Bock, 1992).

La prosperidad económica también es sostenida por el desarrollo de la navegación a vapor que tiene profundas repercusiones en el desarrollo y el crecimiento de la ciudad. Este cambio tecnológico se introdujo a partir de 1840 y fue acaparado por financistas locales, apoyados en los tradicionales astilleros, aprovechando el intercambio cacaotero como a la demanda de los pasajeros. Julio Estrada afirma que desde 1859 el astillero de Guayaquil estuvo casi desierto y hasta 1874

solamente se construyeron 10 pequeños buques (Estrada Ycaza, 1995c).

Producto del segundo boom cacaotero, en la década de 1860, se produce una gran migración de personas de las zonas rurales y andina a la región de Guayaquil en busca de trabajo en las haciendas como peones, sembradores, recolectores, etc. Por otra parte, el incremento de las actividades comerciales y de servicios producen una migración campo-ciudad debido a que al ser un puerto marítimo y fluvial, la ciudad se convierte en un lugar de intercambio mercantil y de notable actividad portuaria agroexportadora y de cabotaje que requería igualmente de mano de obra: vendedores, dependientes, estibadores, carpinteros, etc.

Es importante considerar la cantidad de obra pública y de saneamiento que a inicios de la época republicana se comenzó a realizar con afán de cambiar el aspecto de la ciudad puerto; entre 1839 y 1862 se realizan 6 contratos para la construcción del malecón, la apertura de la trocha hasta el Estero Salado, el nuevo reloj público, los baños del salado, el empedrado de calles y demás (Rojas Mosquera & Villavicencio, 1988: 210). Esto creaba también otro imán para los migrantes en busca de trabajo ahora como mano de obra en la construcción de la obra pública.

De acuerdo a las investigaciones de Hamerly, con base en los censos locales (Hamerly, 2006), para 1861 Guayaquil tenía 23.297 habitantes, en 1890 alcanzó 45.000, cuando Quito llegaba a 40.000 habitantes, manteniéndose como la ciudad más poblada del país hasta la actualidad. En el censo municipal de 1899 Guayaquil cierra el siglo con 60.483 habitantes y vertiginosamente alcanza 80.650 en 1905 (ver tabla 1).

Mapa 3. Asentamiento de Guayaquil en el siglo XIX



Fuentes: Documentos y cartografías de la época. Plano Base de Teodoro Wolf, 1887
Elaboración: DARC, 2018

En la segunda presidencia del conservador García Moreno, se realizaron acciones importantes en procesos de modernización del estado central y de instituciones varias, y una de ellas fue el inicio de las obras del ferrocarril en la costa, que partía desde Yaguachi hacia Milagro, en camino a la sierra. En 1873 rodó la primera locomotora y el año siguiente habían viajes regulares en la ruta Yaguachi-Milagro (15 kilómetros) y hacia Naranjito, ya que el total del enriado llegaba a 41 kilómetros (Empresa Pública de Ferrocarriles, 2010). Hubo que esperar hasta 1908 para que se complete la red ferroviaria entre Quito y Guayaquil¹⁷.

17 En los gobiernos liberales con Eloy Alfaro, desde 1897 se

Se debe señalar que gracias a otro producto agrícola producido en la región, se desarrolló la primera planta industrial moderna que utilizó electricidad en el Ecuador, fue el ingenio azucarero Valdez (Balarezo Pinos, 2010) ubicado a unos 40 km al noreste de Guayaquil, en Milagro, donde se instaló la energía eléctrica en 1879 y el ingenio empezó su producción sostenida a partir de 1884, vinculándose dinámicamente al comercio guayaquileño.

Los cambios en la economía internacional durante el final del siglo diecinueve

logró concluir la ruta desde Durán (frente a Guayaquil) hasta Quito, inaugurada en 1908. Nunca se construyó el puente desde Durán a Guayaquil que tenía que salvar casi dos kilómetros de ancho del río Guayas.

produjeron la transformación de Guayaquil y la adyacente región productora de cacao. Mientras la industrialización se extendía por la Europa Occidental y los Estados Unidos, la demanda mundial por materia prima se avivó. El poder adquisitivo de las economías industrializadas incrementó el apetito general por el cacao ecuatoriano. Más aún, y como parte de la industrialización, la nueva tecnología –como los botes a vapor con casco de acero- bajó dramáticamente el costo de la transportación desde el distante Ecuador (Pineo, 1994: 254). Una obra que marca lo anterior fue el ferrocarril de la aduana que

desde 1888 hasta 1920 funcionó a lo largo de todo el malecón surtiendo mercaderías.

Además, Coronel indica que en la última década del siglo XIX “la ciudad del puerto desplegaba una infraestructura comercial sin precedentes donde telegrafistas, secretarios y empleados del comercio, sujetos urbanos, trabajadores del servicio en las ciudades lograban agremiarse y ser reconocidos por municipio y gobernación como miembros de la civilización moderna” (Coronel, 2009: 41), todo lo cual incrementaba la migración a la ciudad y el crecimiento de la planta urbana (Mapa 3).

Mapa 4. Plano de Gastón Thoret 1896 - Indicando Muelles en Guayaquil



Fuente: Plano de Gastón Thoret para Municipalidad de Guayaquil, 1896

Se debe señalar también, que durante la segunda mitad del siglo XIX e inicios del XX se consolidan y delimitan varias haciendas que encerraron el crecimiento de Guayaquil durante la segunda mitad del siglo XX, las cuales habían entretejido algunas débiles relaciones productivas con la demanda urbana¹⁸.

Cabe señalar la importancia que tenían los muelles privados en Guayaquil, ya que ellos se extendían a todo lo largo de la ribera del río en la parte urbana, desde el sector cercano al cerro Santa Ana, hasta la zona alejada a los astilleros del sur de la ciudad, y ello puede apreciarse en la cartografía de la época antes y después del “Gran incendio” de 1896, donde se contabilizan 21 muelles privados al norte del Muelle Fiscal (frente a la Gobernación), y 14 muelles privados al sur de dicho muelle estatal hasta la avenida Olmedo lindante con el barrio del Astillero (ver Mapa 4).

El 5 de octubre de 1896 se produjo el más grande incendio que afectó a Guayaquil, habiendo destruido alrededor de un tercio del área consolidada y central de la ciudad, ante lo cual, inmediatamente el 27 de octubre, el Municipio convocó a un Concurso de Proyectos Urbanos para la reconstrucción del área afectada, el mismo que fue adjudicado al Ingeniero Gastón Thoret, quien basándose en la cuadrícula original, la regularizó y prolongó para unir definitivamente las dos ciudades de antaño a través de una trama regular, lo cual permitió avanzar en la consolidación del plano urbano de Guayaquil a partir del siglo XX (Lee y Compte, 1993: 51-56).

18 Casos de La Atarazana, Mapasingue, La Prosperina, La Esperanza – La Chala, La Saiba y otras.

Conclusiones Generales

Esta investigación sobre la ciudad puerto de Guayaquil nos permite destacar la simbiosis histórica que se ha dado entre la ciudad y el puerto; cómo la evolución del puerto de carácter regional (de tránsito y abastecimiento hacia Lima –El Callao y Panamá– Portobelo) aunada al desarrollo de los astilleros reales del Mar del Sur, dio paso a una dinámica con la agro exportación cacaotera, que integra fluvial y productivamente a la región de Guayaquil, generando al puerto exportador colonial vinculado al escenario-mundo mercantil de la Metrópoli y los puertos de la región, desde Acapulco a Valparaíso a través de nuevas rutas marítimas, y en la segunda mitad del siglo XIX, a través del mismo puerto marítimo, con el mercado internacional en apogeo.

De esta manera se determinó una periodización del proceso urbano guayaquileño en el arco temporal que va desde su fundación hasta fines del siglo XIX, considerando la multiplicidad de elementos que intervienen en ese lapso.

Desde un enfoque teórico complementario permite apreciar el marcaje dado por las actividades marítimo-portuarias que han condicionado el crecimiento urbano de la ciudad de Guayaquil y cómo se dio la decisión política para impulsar una política pública local con el paso de Ciudad Vieja a Ciudad Nueva¹⁹ para convertirse en el astillero más importante del Pacífico. La mayor parte de las decisiones institucionales del Ca-

19 Por el gran aumento de las labores demandadas al Astillero y por las dificultades que causaban las constantes situaciones de sedimentación en la ribera, aunque también se deben anotar otras causas como las limitaciones físicas por esteros, incendios, epidemias y la piratería.

bildo se tomaron por el crecimiento y mejoramiento del espacio público del Malecón, que coincidía con el centro urbano histórico y comercial y el lugar de asentamiento de las actividades portuarias²⁰.

Se debe destacar el gran aporte de los pobladores indígenas costeños, y del área de Guayaquil, a la consolidación y desarrollo del asentamiento, en particular relacionado a su legado cultural basado en una vocación marítima y de manejo de lo fluvial e impulsada por una actitud mercantil y emprendedora, cuyos signos más característicos fueron las antiguas balsas y las federaciones de comerciantes.

La diversificación y desarrollo de las actividades económicas emblemáticas de Guayaquil, astillero y cacao, conllevaron a un crecimiento poblacional paulatino y en adición, que incidió en el aumento de la planta urbana y los límites de la ciudad como en la dotación inequitativa y diferenciada de los equipamientos urbanos de consumo colectivo por parte del Cabildo y ante la escasa presencia del Estado audiencial y, después, del republicano, pero con una fuerte presencia de la sociedad civil a través de obras de caridad y de la filantropía, principalmente en salud y educación.

En este escenario ciudadano portuario se produjo la participación activa de un clasista y discriminador Cabildo, como manejador de la gestión urbana. Que se caracterizó por su bajo nivel de representatividad y que provocó, circunstancial-

mente, el irrespeto de la ciudadanía a sus resoluciones y ordenanzas; su cíclica situación de pobreza y quiebra económica le impidió cumplir a cabalidad con sus funciones específicas. Existió condicionado, principalmente por los aportes económicos del puerto marítimo por la agro exportación y, un porcentaje, de los de la aduana. Sus limitaciones de escaso desenvolvimiento o de protagonismo están determinadas por las etapas de auge y crisis del comercio internacional y de la demanda externa de productos primarios no vitales.

La vulnerabilidad estructural del Cabildo responde a su diseño institucional y político del colonialismo español basada en la discriminación étnica y clasista, que no permitió la participación de los grupos sociales subalternos, conformados por indios, negros, pardos (mulatos) y mestizos pobres; que trajo como consecuencia el irrespeto a sus decisiones institucionales por sectores ciudadanos, que se expresaron en el ignorar el deterioro ecológico urbano y los procesos de ocupaciones ilegales de suelo ciudadano, particularmente de alto riesgo como áreas inundables o de deslizamientos de tierras.

Conclusiones específicas al espacio portuario

Resaltar una consecuencia significativa que tuvo el puerto en la configuración del mundo social y urbano que lo contenía. Por su condición de plaza pública con una multiplicidad de funciones le disputó el protagonismo a la plaza central en la vida de la ciudad. Era a partir del puerto y no de la plaza

20 Caso del traslado del astillero desde el norte del cerro Santa Ana y hasta el primer estero al sur de dicho cerro, luego al sur de la Ciudad Nueva – antes del estero San Carlos, luego avenida Olmedo - y su migración posterior más al sur de la anterior ubicación, conformando el denominado “Barrio del Astillero”.

central que la ciudad se reproducía. Esta diversidad de funciones se expresó en la acción de múltiples actores sociales que diariamente lo construían en distintas proporciones. Por eso, a diferencia de la plaza central construida desde arriba y controlada por las autoridades, las elites y la iglesia, el mundo portuario se hizo de manera inversa.

Las elites, se residenciaron en torno al puerto, la calle de la orilla o malecón, y algunas se desplazaron hacia las calles paralelas al puerto, que adquirieron un valor simbólico en correspondencia con los nuevos estatus y roles sociales que fueron construyendo. La plaza central y sus alrededores más inmediatos, con su iglesia, la casa consistorial, los símbolos del poder y las grandes casas de dos plantas, se consolidó como el espacio de residencia del casco comercial en simbiosis total con el puerto multifuncional.

El espacio del puerto de Guayaquil hasta las primeras décadas del siglo XIX estuvo carente de obras de infraestructura mayores, salvo el muelle fiscal en la segunda mitad del siglo XIX, y se fue formando espontáneamente hasta donde las condiciones naturales lo toleraban.

El Malecón fue el espacio portuario guayaquileño, que se fue ampliando en la orilla del estuario del Guayas hacia el sur, en dirección del golfo de Guayaquil y la isla Puná, a partir de la dinámica exportadora como de la diversificación de la economía local-regional y nacional. El espacio portuario también era el más importante lugar de generación de puestos de trabajo, dinamizando su relación con el mercado, los talleres y astilleros que atendían las necesidades de las embarcaciones y de la población que formaban con el puerto una sola entidad.

En este espacio público urbano coincidían las bodegas de los agroexportadores, los intermediarios comerciales, las casas comerciales importadoras, las cuadrillas de caahueros, carretilleros, lancheros y prácticos, Aduana y despachadores aduaneros, banqueros y agentes de las empresas marítimas y fluviales, balseros, entre otros. Todos ejercían a plenitud sus actividades y competencias respectivas; destacando esta realidad multifuncional y polivalente, por sus efectos sobre la cadena logística y la vida de la ciudad y de sus habitantes. El puerto es un integrador del espacio urbano, de la sociedad y la cultura con sus imaginarios sociales.

Referencias bibliográficas

- Aráuz, M. (2000). *Pueblos indios en la costa ecuatoriana. Jipijapa y Montecristi en la segunda mitad del siglo XVIII*. Quito: Abya-Yala.
- Avilés, E. (2015, octubre 13). Astilleros de Guayaquil - Historia del Ecuador. Recuperado 10 de febrero de 2018, de <http://www.encyclopediadelecuador.com/historia-del-ecuador/astilleros-de-guayaquil/>
- Avilés Pino, E., & Hoyos G., M. (2006). *El libro de Guayaquil*. [Ecuador: s.n.
- Balarezo Pinos, D. (2010, mayo 6). 9.- HISTORIA DEL INGENIO VALDEZ. Recuperado 15 de diciembre de 2017, de <https://historiacantonmilagro.wordpress.com/9-historia-del-ingenio-valdez/>
- Bock, S. (1992). *Guayaquil. Arquitectura, espacio y sociedad. 1900 - 1940*. Guayaquil: IFEA CERG.
- Braudel, F. (1974). *La Historia y las Ciencias Sociales*.

- Cardoso, F. H., & Faletto, E. (1979). *Dependencia y desarrollo en América Latina* (XV). México: Siglo XXI editores, s.a.
- Carrión, F. (1986). Evolución del espacio urbano ecuatoriano. En F. Carrión, *El proceso de urbanización en el Ecuador (del siglo XVIII al siglo XX)*. *Antología* (pp. 145-174). Quito, Ecuador: El Conejo.
- Carrión, F. (1987). Balance general de la investigación urbana en el Ecuador. En F. Carrión, *El proceso urbano en el Ecuador* (pp. 13-40). Quito, Ecuador: ILDIS.
- Castells, M. (1991). *La cuestión urbana* (13. ed. en español). México, DF: Siglo Veintiuno Ed.
- Chiriboga Vega, M. (2013). *Jornaleros, grandes propietarios y exportación cacaotera, 1790-1925* (2.ª ed.). Quito, Ecuador: Corporación Editora Nacional.
- Clayton, L. (1978). *Los astilleros de Guayaquil*. Guayaquil: Archivo Histórico del Guayas.
- Contreras, C. (1994). Guayaquil y su región en el primer boom cacaotero (1750-1820). En J. Manguashca, *Historia y región en el Ecuador: 1830-1930* (Vol. 30). Quito, Ecuador: Corporación Editora Nacional.
- Coronel, V. (2009). El liberalismo y el pueblo. En R. Barriga, *El tiempo de Alfaro*. Quito: ODYSEA - Imprenta Mariscal.
- El Universo. (2002, abril 19). INEC: Ecuador tiene 12'090.804 habitantes [Periódico digital]. Recuperado 25 de agosto de 2018, de <https://www.eluniverso.com/2002/04/19/0001/9/9BD35E-9F48984130A30375CCF323D6C6.html>
- Empresa Pública de Ferrocarriles. (2010). Tren Ecuador | Historia. Recuperado 22 de enero de 2018, de <http://trenecuador.com/es/nosotros/historia/>
- Estrada Ycaza, J. (1995a). *Guía histórica de Guayaquil* (Vol. 1). Guayaquil: Banco del Progreso.
- Estrada Ycaza, J. (1995b). *Guía histórica de Guayaquil* (Vol. 2). Guayaquil: Banco del Progreso.
- Estrada Ycaza, J. (1995c). *Guía histórica de Guayaquil* (Vol. 3). Guayaquil: Banco del Progreso.
- Gómez, J. A. (2018, mayo 6). Los caminos coloniales (Primera Parte). *El Expreso*.
- Halperin Donghi, T. (1988). *Historia contemporánea de América Latina*. Madrid: Alianza Editorial.
- Hamerly, M. T. (1973). *Historia social y económica de la Antigua Provincia de Guayaquil 1763-1842*. Guayaquil: Archivo Histórico del Guayas.
- Hamerly, M. T. (2006). Recuentos de dos ciudades: Guayaquil en 1899 y Quito en 1906. *Procesos. Revista ecuatoriana de historia*, 1(24), 135-163.
- Hardoy, J. (1972). El paisaje urbano de América Latina. En *Las ciudades en América Latina. Seis ensayos sobre la urbanización contemporánea* (Vol. 8). Buenos Aires, Argentina: PAIDOS.
- Hardoy, J. E. (1975). El proceso de urbanización. En R. Segre, *América Latina en su Arquitectura* (5.ª ed.). México: UNESCO Siglo XXI editores s.a. Recuperado de <http://unesdoc.unesco.org/images/0001/000172/017222so.pdf>
- Laviana Cuetos, M. L. (1982). 8. Una descripción inédita de Guayaquil. *Temas Americanistas*, 12.
- Laviana Cuetos, M. L. (1987). *Guayaquil en el Siglo XVIII: Recursos Naturales y Desarrollo Económico*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, C.S.I.C.

- Recuperado de <https://books.google.com.ec/books?id=cSp6AAAAAMAAJ>
- Lee, Pablo & Compte, F. (1993). Guayaquil: Lectura histórica de la ciudad. Guayaquil: PROHA-Universidad Católica de Santiago de Guayaquil
- Morla, M. (2006). Los astilleros de Santiago de Guayaquil. *El Universo*.
- Newson, L. A. (2000). Epidemias del Viejo Mundo en Ecuador, 1524 - 1618. En N. D. Cook & W. G. Lovell, *Juicios secretos de Dios: epidemias y despoblación indígena en Hispanoamérica colonial*. Quito: Abya-Yala.
- Núñez, J. (1997). *Guayaquil: una ciudad colonial del trópico*. Guayaquil, Ecuador: Archivo Histórico del Guayas.
- Pineo, R. (1994). Guayaquil y su región en el segundo boom cacaotero (1870-1925). En J. Maiguashca (Ed.), *Historia y región en el Ecuador: 1830-1930* (Vol. 33). Quito, Ecuador: Corporación Editora Nacional.
- Remy, J., & Voyé, L. (1976). *La ciudad y la urbanización*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- Rojas Mosquera, M. (2011). *Expediente Técnico para la ampliación de la Declaratoria Patrimonial del Cementerio General de Guayaquil y de los Extranjeros*. (Consultoría). Guayaquil, Ecuador: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural.
- Rojas Mosquera, M., & Villavicencio, G. (1988). *El Proceso Urbano de Guayaquil. 1870 - 1980*. Guayaquil: ILDIS CERG.
- Romero Castillo, A. (1931). *Los gobernadores de Guayaquil del siglo XVIII Notas para la historia de la ciudad durante los años de 1763 a 1803*. Guayaquil: Madrid. Recuperado de <http://bibliotecadigital.aecid.es/bibliodig/i18n/consulta/registro.cmd?id=1113>
- Romero, J. L. (1976). *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI editores, s.a.
- Sánchez Pavón, B. (2005). *Ordenación territorial y planificación portuaria*. Universidade da Coruña.
- Solano D., S. P. (2010a). De ciudad portuaria al puerto como espacio polifuncional. Propuesta para el estudio de los puertos del Gran Caribe durante el siglo XIX. *HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local*, 2(4), 9-43. <https://doi.org/10.15446/historelo.v2n4.12268>
- Solano D., S. P. (2010b). De ciudad portuaria al puerto como espacio polifuncional. Propuesta para el estudio de los puertos del Gran Caribe durante el siglo XIX. *HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local*, 2(4), 9-43. <https://doi.org/10.15446/historelo.v2n4.12268>
- Touchard-Houlbert, A. (2010). Surgimiento y evolución de la cultura Manteña-Guancavilca: reflexiones acerca de los cambios y continuidades en la costa del Ecuador prehispánico. *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, (39 (3)), 551-561. <https://doi.org/10.4000/bifea.1750>

Ciudades en números

Observatorio Urbano de Quito

Nota: esta la información de Ciudad en números salió también en Civitic 3.

Homicidios intencionales y robos en las principales ciudades del Ecuador
En número de robos reportados y en tasa de variación interanual de homicidios intencionales

	Quito		Guayaquil		Cuenca		Portoviejo	
	Robos	Homicidios	Robos	Homicidios	Robos	Homicidios	Robos	Homicidios
ene-16	304	12	161	25	54	2	31	0
feb-16	329	7	175	10	73	1	25	1
mar-16	308	10	172	11	89	2	20	1
abr-16	220	12	155	21	62	2	30	1
may-16	279	14	160	18	31	2	24	0
jun-16	272	8	159	20	41	2	25	0
jul-16	269	12	146	14	30	2	18	1
ago-16	246	7	167	17	46	0	17	0
sep-16	206	9	139	13	46	2	24	6
oct-16	224	6	178	10	47	4	23	1
nov-16	279	8	161	24	56	2	24	0
dic-16	268	9	178	13	46	0	21	0
ene-17	192	11	165	15	52	3	19	2
feb-17	169	6	155	12	49	1	20	4
mar-17	190	8	154	18	55	6	19	3
abr-17	168	7	165	13	57	3	20	0
may-17	223	10	197	21	60	4	14	1
jun-17	205	13	142	19	56	1	12	3
jul-17	214	14	144	16	56	2	13	0
ago-17	214	5	141	10	54	4	15	5
sep-17	272	11	113	19	50	1	13	0
oct-17	250	7	108	14	66	3	10	1
nov-17	226	8	137	11	54	1	13	1
dic-17	230	11	135	14	60	2	16	3

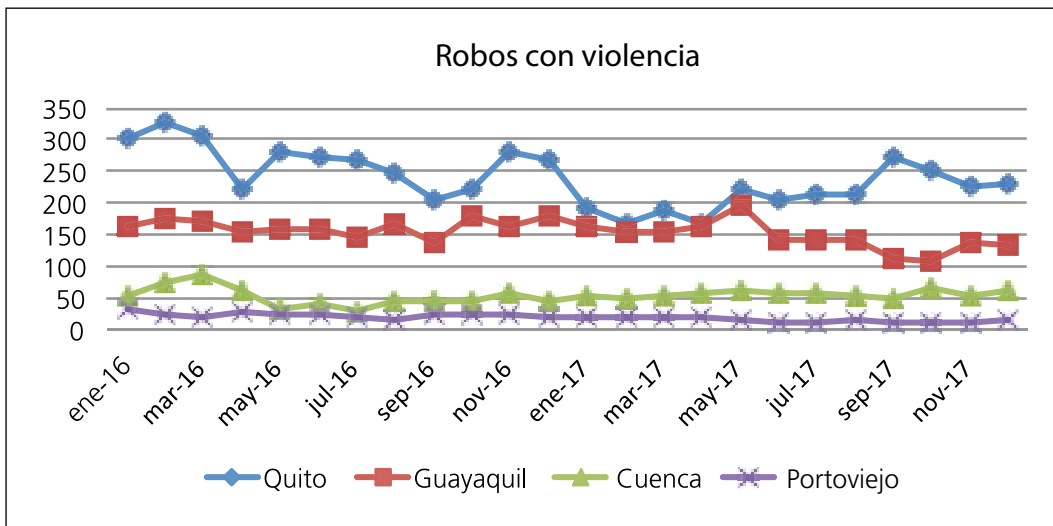
Fuente: Comisión de estadísticas del Ministerio del Interior. (<http://cifras.ministeriodelinterior.gob.ec/comisioncifras/inicio.php#>)

* Homicidio Intencional se considera la muerte dada por una persona a otra, comprende: homicidio, asesinato, femicidio, entre otros.

** Porcentaje de variación interanual.

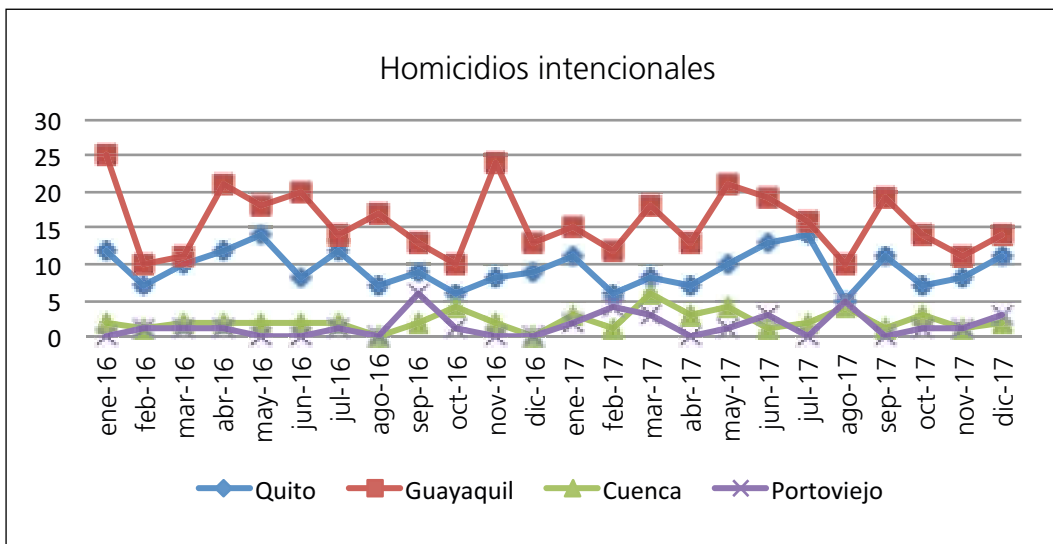
Elaboración: Observatorio Urbano de Quito.

Tendencia del número de robos con violencia en las principales ciudades del Ecuador
 Periodo: Enero 2016 - Diciembre 2017



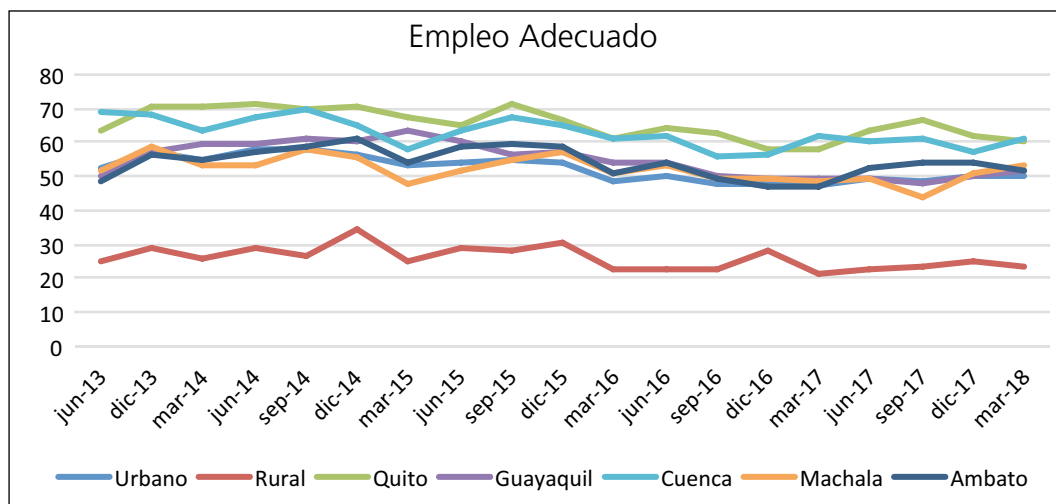
Fuente: Comisión de estadísticas del Ministerio del Interior. (<http://cifras.ministeriodelinterior.gob.ec/comisioncifras/inicio.php#>).
 Elaboración: Observatorio Urbano de Quito.

Tendencia del número de Homicidios Intencionales en las principales ciudades del Ecuador
 Periodo: Enero 2016 - Diciembre 2017



Fuente: Comisión de estadísticas del Ministerio del Interior. (<http://cifras.ministeriodelinterior.gob.ec/comisioncifras/inicio.php#>).
 Elaboración: Observatorio Urbano de Quito.

Tendencia de la tasa de empleo adecuado en las principales ciudades auto-representadas del Ecuador
 Periodo: Junio 2013 - Marzo 2018



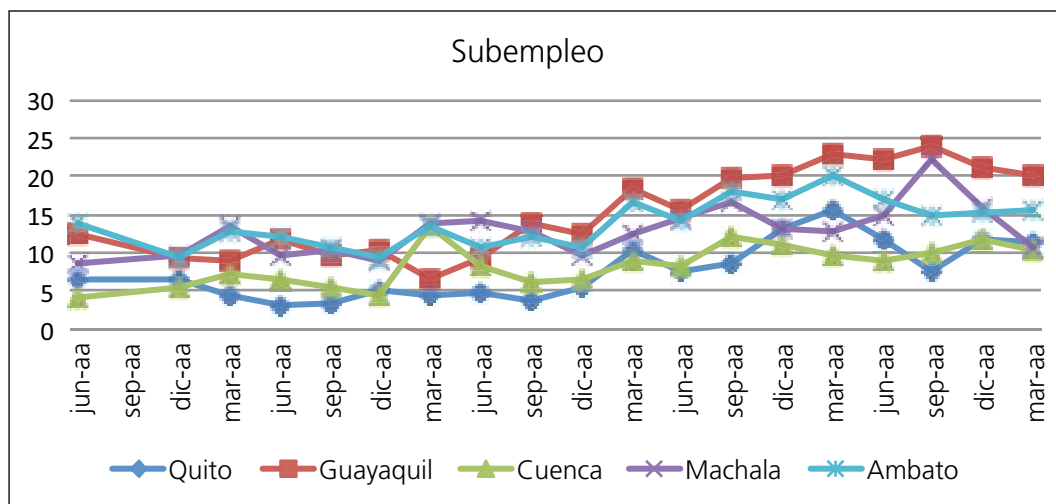
Fuente: Tabulados Marco Oficial, INEC.
 Elaboración: Observatorio Urbano de Quito.

Tendencia de la tasa de empleo adecuado en las principales ciudades auto-representadas del Ecuador
 Periodo: Junio 2013 - Marzo 2018

	Nacional Urbano-Rural	Urbano	Rural	Quito	Guayaquil	Cuenca	Machala	Ambato
jun-13	42,8	52,2	24,7	63,6	49,9	69,0	51,6	48,6
dic-13	47,9	56,9	28,9	70,6	57,2	68,5	58,9	56,4
mar-14	45,5	54,9	25,9	70,8	59,1	63,7	53,4	54,6
jun-14	48,8	57,9	28,5	71,5	59,6	66,9	52,8	57,1
sep-14	47,8	57,6	26,8	69,6	61,1	69,4	57,7	58,4
dic-14	49,3	56,4	34,4	70,5	60,1	65,2	55,9	61,0
mar-15	43,7	53,5	24,7	67,1	63,5	57,8	47,3	54,0
jun-15	45,9	54,3	28,7	65,3	60,4	63,0	51,7	58,4
sep-15	46,0	54,4	28,5	71,0	56,1	67,4	54,9	59,8
dic-15	46,5	54,0	30,2	66,5	56,9	64,6	57,1	58,5
mar-16	40,0	48,6	22,4	61,2	53,9	60,7	51,0	51,2
jun-16	41,0	50,0	22,9	64,0	54,0	61,8	53,0	53,7
sep-16	39,2	47,5	22,6	62,3	49,9	55,8	49,6	49,5
dic-16	41,2	47,6	27,8	57,6	49,6	56,6	49,2	46,9
mar-17	38,5	47,3	21,3	57,7	49,1	61,9	48,1	46,6
jun-17	40,1	49,0	22,3	63,1	49,5	60,1	49,3	52,7
sep-17	40,4	48,7	23,6	66,4	47,9	61,4	43,6	54,3
dic-17	42,3	50,4	25,1	61,6	50,0	57,3	51,2	54,0
mar-18	41,1	50,1	23,1	60,2	51,3	61,4	53,2	51,8

Fuente: Tabulados Marco Oficial, INEC.
 Elaboración: Observatorio Urbano de Quito.

Tendencia de la tasa de empleo adecuado en las principales ciudades auto-representadas del Ecuador
Periodo: Junio 2013 - Marzo 2018



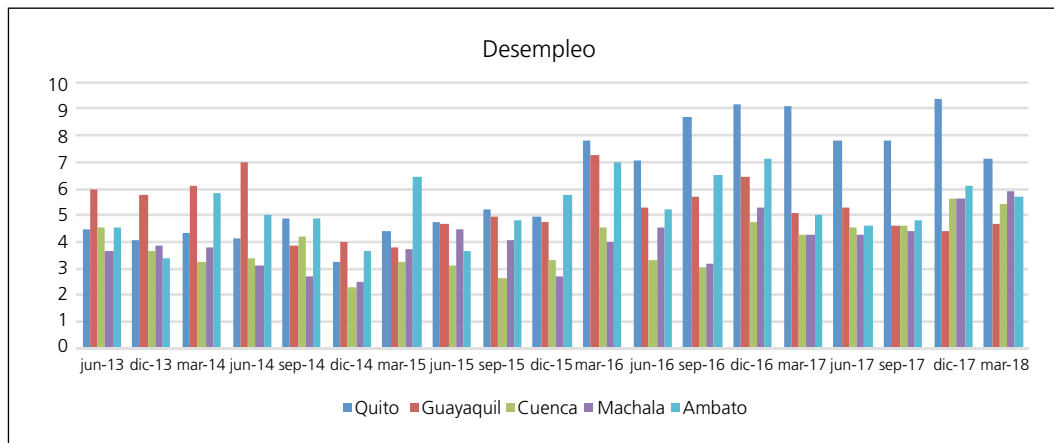
Fuente: Tabulados Marco Oficial, INEC.
Elaboración: Observatorio Urbano de Quito.

Tendencia de la tasa subempleo en las principales ciudades auto-representadas del Ecuador
Periodo: Junio 2013 - Marzo 2018

	Nacional Urbano-Rural	Urbano	Rural	Quito	Guayaquil	Cuenca	Machala	Ambato
jun-13	11,7	11,5	12,1	6,5	12,5	4,1	8,5	14,0
dic-13	11,6	10,1	14,8	6,4	9,3	5,5	9,5	9,5
mar-14	12,6	10,9	16,3	4,3	8,9	7,1	13,5	12,8
jun-14	12,2	10,6	15,8	3,1	11,8	6,4	9,8	12,1
sept-14	12,5	10,1	17,7	3,3	9,7	5,6	10,5	10,8
dic-14	12,9	11,7	15,3	5,0	10,3	4,6	8,9	9,4
mar-15	13,4	11,9	16,2	4,5	6,6	13,6	13,7	13,5
jun-15	13,2	12,1	15,4	4,9	9,3	8,1	14,2	10,8
sept-15	14,8	13,4	17,6	3,7	13,9	6,1	12,8	12,0
dic-15	14,0	12,7	16,8	5,5	12,4	6,3	9,5	10,7
mar-16	17,1	17,1	17,2	10,4	18,4	8,9	12,4	16,7
jun-16	16,3	15,3	18,4	7,6	15,5	8,2	14,4	14,3
sept-16	19,4	18,0	22,1	8,7	19,9	12,2	16,5	18,1
dic-16	19,9	18,8	22,0	13,1	20,2	11,0	13,0	17,0
mar-17	21,4	20,9	22,2	15,5	22,8	9,6	12,9	20,3
jun-17	20,5	19,1	23,2	11,9	22,3	9,1	14,8	16,9
sept-17	20,5	19,3	23,0	7,5	24,1	10,0	22,2	15,0
dic-17	19,8	18,4	22,8	11,7	21,0	11,9	15,9	15,2
mar-18	18,3	17,3	20,4	11,3	20,2	10,2	10,8	15,6

Fuente: Tabulados Marco Oficial, INEC 2018.
Elaboración: Observatorio Urbano de Quito.

Tendencia de la tasa desempleo en las principales ciudades auto-representadas del Ecuador Periodo: Junio 2013 - Marzo 2018



Fuente: Tabulados Marco Oficial, INEC 2018.

Elaboración: Observatorio Urbano de Quito.

Tendencia de la tasa desempleo en las principales ciudades auto-representadas del Ecuador

Periodo: Junio 2013 - Marzo 2018

	Nacional Urbano-Rural	Urbano	Rural	Quito	Guayaquil	Cuenca	Machala	Ambato
jun-13	3,9	4,9	2,0	4,4	6,0	4,5	3,7	4,5
dic-13	4,2	4,9	2,7	4,0	5,7	3,7	3,8	3,4
mar-14	4,9	5,6	3,3	4,3	6,1	3,2	3,8	5,8
jun-14	4,7	5,7	2,3	4,2	7,0	3,4	3,1	5,0
sep-14	3,9	4,7	2,3	4,9	3,9	4,2	2,7	4,9
dic-14	3,8	4,5	2,2	3,2	4,0	2,3	2,5	3,7
mar-15	3,8	4,8	1,9	4,4	3,8	3,2	3,7	6,4
jun-15	4,5	5,6	2,2	4,8	4,7	3,1	4,5	3,6
sep-15	4,3	5,5	1,8	5,2	4,9	2,6	4,1	4,8
dic-15	4,8	5,6	2,9	4,9	4,8	3,3	2,7	5,7
mar-16	5,7	7,4	2,4	7,8	7,2	4,6	4,0	7,0
jun-16	5,3	6,7	2,6	7,1	5,3	3,3	4,6	5,3
sep-16	5,2	6,7	2,3	8,7	5,7	3,0	3,2	6,5
dic-16	5,2	6,5	2,5	9,1	6,4	4,8	5,3	7,1
mar-17	4,4	5,6	2,0	9,1	5,1	4,3	4,2	5,0
jun-17	4,5	5,8	1,9	7,8	5,3	4,5	4,3	4,6
sep-17	4,1	5,4	1,7	7,8	4,6	4,6	4,4	4,8
dic-17	4,6	5,8	2,1	9,4	4,4	5,6	5,6	6,1
mar-18	4,4	5,7	1,9	7,1	4,7	5,4	5,9	5,7

Fuente: Tabulados Marco Oficial, INEC 2018.

Elaboración: Observatorio Urbano de Quito.

Capacidad de establecimientos de alojamiento registrados en el MINTUR, por ciudad principal
Año 2016

Tipo de Establecimiento	5 Estrellas o Lujo			4 Estrellas o Primera			3 Estrellas o Segunda		
	Establecimientos	Habitaciones	Plazas	Establecimientos	Habitaciones	Plazas	Establecimientos	Habitaciones	Plazas
QUITO									
Hotel	10	1.987	4.802	21	1.149	2.409	25	862	1.786
Hotel Residencia				1	141	194	4	165	278
Hotel apartamento				2	58	201	1	22	53
Hostal	1	20	42	30	505	1.017	90	1.455	3.225
Hostal residencia				9	151	327	41	720	1.456
Hostería				15	218	463	14	155	346
Motel				10	331	662	15	344	688
Pensión				16	119	168	33	293	623
Cabaña				2	19	47			
Albergue				1	25	43			
Apartamento turístico				3	45	116	1	15	33
TOTAL	11	2.007	4.844	110	2.761	5.747	224	4.031	8.487
GUAYAQUIL									
Hotel	10	1.511	3.299	14	971	1.984	27	1.226	2.921
Hotel Residencia				1	27	70	19	937	2.096
Hotel apartamento				2	36	61			
Hostal				5	87	221	21	559	1.066
Hostal residencia							14	473	994
Hostería				1	30	74			
Motel				5	465	946	4	238	500
Pensión				7	57	138	8	59	172
Centro turístico comunitario									
Casa de huéspedes									
TOTAL	10	1.511	3.299	35	1.673	3.494	93	3.492	7.749
CUENCA									
Hotel	3	133	246	15	441	722	27	764	1.517
Hotel Residencia									
Hostal				14	254	435	26	346	637
Hostal residencia				1	15	35	8	134	282
Hostería				6	65	126	4	52	162
Motel				6	164	231			
Pensión				9	53	96	10	58	125
Cabaña									
Refugios							1	6	12
Apartamento turístico				1	6	24	2	8	8
Casa de huéspedes									
TOTAL	3	133	246	52	998	1.669	78	1.368	2.743

Fuente: MINTUR - Catastro turístico consolidado nacional 2016, Dirección de Investigación de la Oferta.

Elaboración: Observatorio Urbano de Quito.

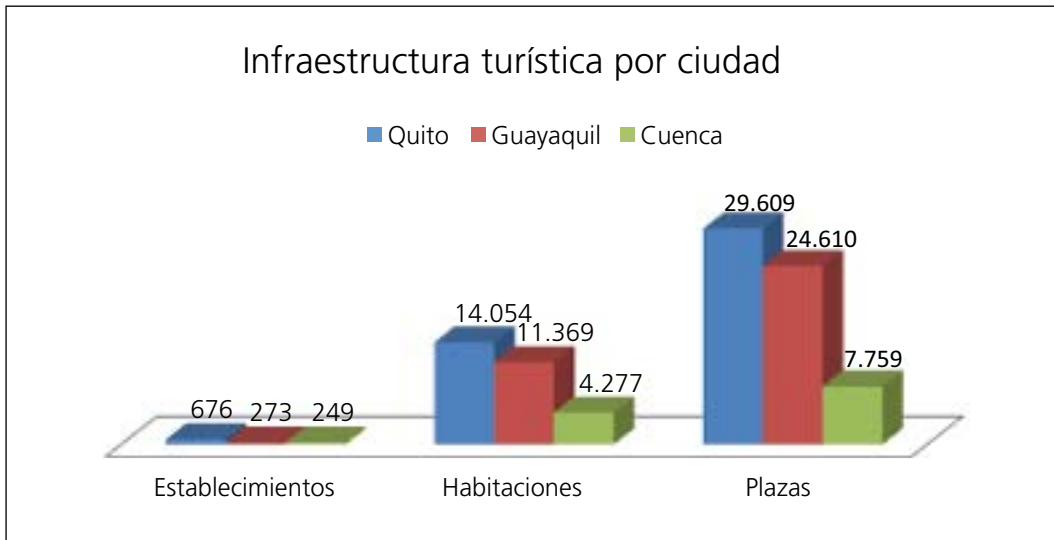
Capacidad de establecimientos de alojamiento registrados en el MINTUR, por ciudad principal (Continuación cuadro anterior)
Año 2016

Tipo de Establecimiento	2 Estrellas o Tercera			1 Estrella o Cuarta			Única			Total		
	Establecimientos	Habitaciones	Plazas	Establecimientos	Habitaciones	Plazas	Establecimientos	Habitaciones	Plazas	Establecimientos	Habitaciones	Plazas
QUITO												
Hotel	14	379	789	1	32	64				71	4.409	9.849
Hotel Residencia	7	269	533	2	66	116				14	641	1.121
Hotel apartamento										3	80	254
Hostal	104	1.703	3.360	3	80	156				228	3.763	7.800
Hostal residencia	101	1.756	3.439							151	2.627	5.222
Hostería	5	54	130							34	427	939
Motel	14	238	476							39	913	1.826
Pensión	77	644	1.352							126	1.056	2.243
Cabaña										2	19	47
Albergue										1	25	43
Apartamento turístico	3	34	116							7	94	265
TOTAL	325	5.077	10.195	6	178	336				676	14.054	29.609
GUAYAQUIL												
Hotel	14	762	1.645	2	75	168				67	4.545	10.017
Hotel Residencia	26	984	1.932	7	272	516				53	2.220	4.614
Hotel apartamento										2	36	61
Hostal	22	404	833	2	38	91				50	1.088	2.211
Hostal residencia	49	1.974	4.483							63	2.447	5.477
Hostería										1	30	74
Motel	4	78	156							13	781	1.602
Pensión	7	83	188							22	199	498
Centro turístico comunitario							1	15	40	1	15	40
Casa de huéspedes							1	8	16	1	8	16
TOTAL	122	4.285	9.237	11	385	775	2	23	56	273	11.369	24.610
CUENCA												
Hotel	19	507	837	1	30	47				65	1.875	3.369
Hotel Residencia	1	12	24							1	12	24
Hostal	35	503	942	30	461	749				105	1.564	2.763
Hostal residencia	9	150	292							18	299	609
Hostería										10	117	288
Motel										6	164	231
Pensión	14	71	119							33	182	340
Cabaña	1	8	19							1	8	19
Refugios										1	6	12
Apartamento turístico	2	18	33							5	32	65
Casa de huéspedes							4	18	39	4	18	39
TOTAL	81	1.269	2.266	31	491	796	4	18	39	249	4.277	7.759

Fuente: MINTUR - Catastro turístico consolidado nacional 2016, Dirección de Investigación de la Oferta.

Elaboración: Observatorio Urbano de Quito.

Capacidad de establecimientos de alojamiento registrados en el MINTUR, por ciudad principal
Año 2016



Fuente: MINTUR - Catastro turístico consolidado nacional 2016, Dirección de Investigación de la Oferta.
Elaboración: Observatorio Urbano de Quito.

Entrevista

Desigualdades Urbanas en América Latina II

Tres preguntas a dos expertos

Henry Godard

Julio Calderón

Urban Inequalities in Latin America

Three questions to two experts

Henry Godard

Julio Calderón

María Cecilia Picech*

En el marco del Seminario Internacional “Desigualdades Urbanas en América Latina y la Región Andina”, llevado a cabo en FLACSO del 25 al 27 de octubre, entrevistamos a Henri Godard y Julio Calderón sobre tres puntos claves para pensar las desigualdades urbanas en América Latina. Desde distintas perspectivas, los investigadores nos posibilitan repensar las desigualdades contemporáneas en las ciudades latinoamericanas.

La entrevista de Henri Godard puedes verla en:

<https://youtu.be/6RLsWM5l92o>

La entrevista de Julio Calderón puedes verla en:

<https://youtu.be/7ZYU74EHljg>

1. Máster en Antropología por FLACSO Ecuador e Investigadora de la Red Universitaria de Estudios Urbanos de Ecuador, CIVITIC. Correo: mcpicechfl@flacso.edu.ec



Henri Godard

Henri Godard es uno de los estudiosos del desarrollo urbano, el espacio y la geografía histórica que más aportes ha realizado a la comprensión de las dinámicas socio espaciales que intervienen en el desarrollo del área urbana de Quito. Sus contribuciones se plasmaron, en los años noventa, en el Atlas Informatizado de Quito, en el marco de la cooperación que el IRD (ex ORSTOM) mantuvo en esos años con la Municipalidad de Quito, en términos de planificar el desarrollo de la ciudad tomando en consideración una serie de factores (sociales, económicos, culturales y espaciales) al momento de atender las demandas y los impactos de la asimilación de los sistemas espaciales, administrativos y culturales adyacentes a la mancha urbana (parroquias y comunas) en el marco del surgimiento en los años noventa de la entidad denominada Distrito Metropolitano de Quito (DMQ). Actualmente se ha ocupado del estudio de las dinámicas socio-espaciales,

memoria histórica y patrimonio cultural del Centro Histórico de Quito, las parroquias denominadas “rurales” del DMQ, y la exploración de los saberes y conocimientos inmateriales de los conventos de clausura del Centro Histórico de Quito.

Julio Calderón Cockburn es Sociólogo por la Universidad Católica del Perú, es Doctor (Sobresaliente) por la Universidad de San Marcos y Maestro (con honores) por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO) de México. Actualmente es consultor independiente y ha realizado y publicado diversos estudios sobre políticas de suelo, vivienda social y regularización de la tenencia de la tierra. Colabora con el Lincoln Institute desde 1995. Contacto: calderon@chavin.rcp.net.pe

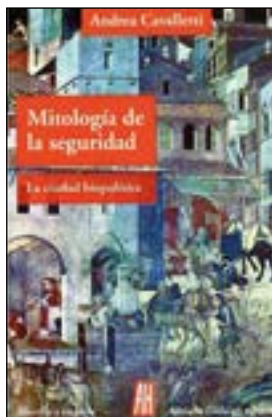


Julio Calderón Cockburn

Referencias bibliográficas

Mitología de la seguridad: La ciudad biopolítica (2010)

Autora: Andrea Cavalletti. Traducción: María Teresa D'Meza. Buenos Aires: Ediciones Andrea Hidalgo.



Es un libro que, a pesar de tener algunos años desde su publicación, es un texto fundamental para comprender las raíces ontológicas de los aspectos centrales del debate urbano

en Latinoamérica en general y de Chile en particular en torno a la seguridad ciudadana. Indagando sobre los vínculos entre poder y espacio, se fundamenta en Foucault y en la teoría de Cerdá para analizar los desarrollos de la idea de seguridad a través de la historia y la constitución de los estados modernos.

Alerta que salpica / Paredes pintadas de Latinoamérica (2015)

Producción colectiva entre Colombia, Ecuador, Costa Rica y Venezuela

A partir del trabajo de activistas, educadores e investigadores comprometidos con los procesos sociales se compiló esta publicación sobre el grafiti y el arte callejero de Latinoamérica. A partir de seis ejes centrales —distraer, agitar, territorializar, trastocar, recordar y vender—, el texto nos invita a repensar las dinámicas



del habitar el territorio en las grandes ciudades latinoamericanas. Con miradas diversas, el texto nos enseña 608 imágenes de intervenciones, diecinueve entrevistas a artífices y siete ensayos de críticos y artífices de todo el continente que nos permite acceder al discurso creativo y activo de la acción ciudadana a través de la gráfica. Puedes acceder al libro on-line en: https://issuu.com/ejercito.comunicacional/docs/aqs_beta. Para conocer más sobre el proyecto y colaborar con su publicación gráfica, puedes ingresar a: <http://alertaquesalpica.tumblr.com/>

Ciudad y territorio en América Latina: bases para una teoría multicéntrica, heterodoxa y pluralista (2017)



Autor: Luis Mauricio Cuervo González. Documentos de Proyectos: CEPAL; ONU

Se recopilan cuatro trabajos inéditos del autor, que parten de investi-

gaciones desplegadas a lo largo de varias décadas de trabajo, cada uno construido como respuesta a desafíos específicos, pero articulados alrededor de preocupaciones comunes, transversales al conjunto. Se trata, por tanto, de textos representativos del estado actual de interrogaciones fundamentales y constituyen versiones de síntesis en cada una de las líneas de trabajo en los que ellas se inscriben: la teoría del desarrollo, la epistemología urbana, la geografía económica de la mundialización y la economía política de la ciudad y el territorio en América Latina. Disponible en: <http://repositorio.cepal.org/handle/11362/41943>

Arquitectos en Mendoza. Biografías, trayectorias profesionales y obras (1900-1960). Tomo I (2017)

Cecilia Raffa (Dir.). Mendoza: Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo. Libro digital.

El libro nace de la colaboración de más de 20 autores, principalmente arquitectos e historiadores del arte, que trabajaron en la elaboración del texto, recolección de datos y fotografías sobre arquitectos en la ciudad de Mendoza, Argentina. Esta publicación se base en una investigación financiada por el Fondo Nacional de las Artes para el período 2015-2016, y su edición gracias al apoyo del Instituto de Historia del Arte de la Facultad de



Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo. Puede descargarlo en: <https://www.historiadelarteffyl.com/otras-publicaciones>; <https://conicet-ar.academia.edu/CeciliaRaffa/Books>

City Resilience Index (2017)

Understanding and measuring City Resilience. Rockefeller Foundation; ARUP



La resiliencia de una ciudad refleja la capacidad general de ésta (individuos, comunidades, instituciones, empresas y sistemas) de sobrevivir, adaptarse y prosperar, sin importar qué tipos de estrés

o crisis atraviese. El índice de Resiliencia de Ciudad, desarrollado por Arup con el apoyo de la Fundación Rockefeller, proporciona una base completa para medir la capacidad de respuesta de una ciudad. Éstas están sujetas a una amplia gama de presiones naturales y sociales que puede causar una perturbación significativa, que puede conducir a una crisis social, un declive económico o un colapso físico. En los últimos años, la creciente diversidad de peligros, complejidad de las ciudades y la incertidumbre asociada con el cambio climático, la globalización y la rápida urbanización han hecho que la resiliencia urbana se convierta en una agenda crítica. Puede descargar en inglés en: <https://www.arup.com/publications/research/section/city-resilience-index>

Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas (2017 [2013])

Arturo Almandoz. Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (IEUT), Universidad Católica de Chile, RIL Editores.



Desde la concepción de José Luis Romero y otros historiadores culturales, se recorren las transformaciones iniciadas bajo la égida modernizadora de la burguesía

post-independentista e industrial de América Latina. Los capítulos se definen en torno a los períodos urbanos, desde las transformaciones de las ciudades poscoloniales o grandes aldeas con las primeras reformas progresistas y liberales de mediados del siglo XIX, hasta la aparición y consolidación del urbanismo moderno un siglo después. Junto a este recorrido se incorpora la representación imaginaria de la urbanización y de la modernización misma, así como del clima intelectual y académico en el que emerge el urbanismo como disciplina. Este es un excelente trabajo para repensar el campo de la historia cultural y las mentalidades. Disponible: <https://bibliodarq.files.wordpress.com/2015/08/almandoz-a-modernizaci3b3n-urbana-en-amc3a9rica-latina-de-las-grandes-aldeas-a-las-metrc3b3polis-masificadas.pdf>

Diálogo sobre a Cidade. Entre filosofia, arquitectura e urbanismo (2017)

Andrei Crestani, Clovis Ultramari, Jelson Oliveira. Colección Café com ideias; PUCPRESS



El libro-diálogo sobre la ciudad se da entre un filósofo y dos arquitectos urbanistas. Por un lado, Jelson Oliveira muestra como la filosofía, a lo largo de la historia, se interesó por la ciudad y los desafíos de la vida urbana, sobre todo desde el punto de vista ético. Por otro lado Andrei Crestani y Clovis Ultramari ofrecen una mirada crítica sobre la tradición de la arquitectura y el urbanismo, responsables del planeamiento objetivo de las ciudades, cuyos reflejos muestran los modos en los que los seres humanos organizan sus vidas desde tiempos primordiales. Para investigadores, profesores y estudiantes interesados en la reflexión crítica de la vida cotidiana, compuesta por las experiencias de tránsito, las compras, las avenidas, las plazas, monumentos, etc.; en suma de los modos en que los efectos y medios que transitan el mundo

humano de las ciudades que habitamos. Para comprar el libro: andreizaiatz@gmail.com

¿Quién cuida en la ciudad?: aportes para políticas urbanas de igualdad (2017)

María Nieves Rico y Olga Segovia (Eds.). Libros de la CEPAL - Desarrollo Social No.150; ONU



Ante los actuales desafíos, los instrumentos acordados en las Naciones Unidas ofrecen una base para la implementación de políticas públicas innovadoras. En la Agenda 2030

para el Desarrollo Sostenible se reconocen la igualdad de género y la autonomía de las mujeres como factores fundamentales para avanzar hacia el desarrollo sostenible. Conforme a ella, se debe garantizar a las mujeres la igualdad de derechos en todas las dimensiones que afectan a las ciudades. Con este libro se procura indagar sobre quiénes cuidan en la ciudad y cómo esta puede planificarse y gestionarse, de manera que las mujeres puedan ejercer sus derechos y ampliar su autonomía económica. El objetivo, a partir de estudios sobre distintas ciudades latinoamericanas, es ampliar el debate y hacer aportes para que mujeres y hombres usen y disfruten del espacio y del tiempo en la ciudad en condiciones de igualdad. En el libro se plantea avanzar hacia una ciudad cuidadora, que propicie que las mujeres superen las barreras de inclusión que las afectan y se apropien del derecho a la ciudad. Disponible en: <http://repositorio.cepal.org/handle/11362/42424>

Eventos, convocatorias y otros

ECUADOR

Quito, 14-16 noviembre del 2018, 17º SEMINARIO DE ARQUITECTURA LATINOAMERICANA

El 17º Seminario de Arquitectura Latinoamericana (17 SAL.ec) es un evento académico de reflexión en torno a las circunstancias locales y universales que atraviesan la producción de arquitectura, la ciudad, las transformaciones del territorio y el paisaje del continente latinoamericano. Desde 1985 ha convocado a investigadores, docentes y creadores a participar en temas definidos en cada seminario. La reunión del 17 SAL.ec se realizará simultáneamente en varias ciudades ecuatorianas: de manera virtual y presencial. La coordinación está a cargo de la Red Interuniversitaria de Estudios Urbanos de Ecuador (CiviTIC) y de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador (PUCE). EJES TEÓRICOS: Austeridad - Identidad - Solidaridad

CONTACTO: Red Interuniversitaria de Estudios Urbanos de Ecuador (CiviTIC)

Calle La Pradera E7-174 y Av. Diego de Almagro
 Pbx: (593 2) 2946800. Ext. 2606
j.erazoespinosa@gmail.com
 Quito, Ecuador
 Pontificia Universidad Católica de Ecuador (PUCE)
 Av. 12 de octubre 1076 y Roca
 Pbx: (593 2) 2991700
Ines.delpino@gmail.com
 Quito, Ecuador

Quito, 12-14 Diciembre 2018 - IV Seminario Internacional La producción de la ciudad latinoamericana en el Neoliberalismo, FLACSO Ecuador

La Red Latinoamericana de Estudios Urbanos y FLACSO Ecuador realizará este Seminario que contará con la presencia de destacados investigadores en el tema: Emilio Pradilla Cobos de la Universidad Autónoma Metropolitana, México; Fernando Carrión de FLACSO Ecuador; Blanca Ramírez Velásquez de la Universidad Autónoma Metropolitana, México; Carmen Imelda González de la Universidad Querétaro, México; y Samuel Jaramillo González de la Universidad de los Andes, Colombia. Más información: 4relateur@gmail.com / www.relateur.org

Quito, 9-12 Abril 2019 – XVII Encuentro de Geógrafos de América Latina. Hacia Geografía de la integración y la diversidad. Pontificia Universidad Católica del Ecuador

El Ecuador y la ciudad de Quito invitan al XVII Encuentro de Geógrafos de América Latina (EGAL) a efectuarse en abril de 2019. Este Encuentro, realizado de manera bianual desde hace más de 30 años, tiene como objetivo promover el intercambio de la producción geográfica contemporánea entre investigadores, estudiantes y profesionales de la región. En esta ocasión la pregunta central del encuentro es: ¿Qué aporte hacemos los geógrafos frente a los retos de la integración y la diversidad en América Latina? Más información en: https://www.dropbox.com/s/7inn6k7khvrlrb56/EGAL_2019_Convocatoria_ESP-POR.pdf?dl=0

Internacionales

Santiago, Chile. 28-30 Noviembre 2018. XV Seminario Internacional de la RII: "Crisis y desigualdad: impactos urbanos y territoriales en Iberoamérica"

La Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio (RII), el Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos y el Instituto de Geografía de la Facultad de Historia, Geografía y Ciencia Política de la Pontificia Universidad Católica de Chile convocan al XV Seminario con el propósito de dar continuidad al análisis de las transformaciones territoriales y urbanas producidas bajo el impacto de proceso de globalización en diversos países iberoamericanos. Más información: www.seminariorii.com; contacto@seminariorii.com

Cursos on-line

Seguridad Vial en América Latina y el Caribe: de la teoría a la acción

Curso gratuito en español del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), quien tiene el compromiso de compartir conocimiento sobre temas de desarrollo económico y social, y para ello ofrece cursos en línea y presenciales de alta reputación, además de recursos educativos abiertos. En este curso se conocerá los principales retos y herramientas de seguridad vial en América Latina y el Caribe. Este curso, te permitirá aprender por medio de módulos dinámicos, en los cuales encontrarás videos de especialistas de diversas organizaciones (BID, OPS/OMS, WRI, LatinNCAP entre otras), así como funcionarios de gobierno en los cuales exponen su conocimiento sobre los temas que te interesan relacionados con la seguridad vial; lecturas; casos reales de la región; recomendaciones; actividades prácticas y foros de discusión.

Más información: <https://cursos.iadb.org/es/indices/seguridad-vial-en-america-latina-caribe-teoria-accion>