

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador  
Departamento de Asuntos Públicos  
Convocatoria 2014-2016

Tesis para obtener el título de maestría en Estudios Urbanos

Red vial de integración nacional:  
Desterritorialización en los centros urbanos regionales del Ecuador  
Caso de estudio: Paso lateral Latacunga – Lasso - provincia de Cotopaxi - 2015

Sandy Mariela Mera Pacheco

Asesor: Ramiro Rafael Rojas Pierola  
Lectores: Daniela Oleas Mogollón y Lucía Elizabeth Ruiz Pozo

Quito, septiembre de 2017

## **Dedicatoria**

... Como empezar a escribir, cuando el corazón quisiera materializar por completo todo lo que siente en el bosquejo de una o varias letras...

Iniciar una dedicatoria que nace del corazón para el fruto del esfuerzo del caminar de días, tardes y noches, en donde cada paso dado tiene el único fin de conquistar una parte de muchos sueños que motivan un objetivo de vida.

Una vida que se fortalece del amor entregado por lo que se hace, por lo que se tiene y por quienes han estado apoyándonos en cada momento... entre ellos mis semillas, es decir, mis eternos y amados padres, mi hermano y mis inolvidables y bellos angelitos del cielo, quienes con una sonrisa siempre me dicen “no te rindas, aquí estamos junto a ti”, quienes me acompañan en mis desvelos, quienes siempre me reciben y recibieron al regresar a casa con sus brazos llenos de amor y con su bendición, pero sobre todo quienes hoy celebran a mi lado y en mi corazón el triunfo alcanzado.

Sin embargo, la dedicatoria más grande no precisamente es la mía, sino la que Dios me dio hace muchos años y la misma que se refleja en UNA HERMOSA VIDA, la cual ha sido llenada del tesoro encontrado en el corazón de cada persona amiga que me ha impulsado a llegar hasta aquí y quienes cada vez más me impulsan a seguir más allá... a todas aquellas personas que forman parte de lo que soy, dedico también ese triunfo, por cuanto mi mejor amuleto fueron sus abrazos sinceros, sus palabras de aliento, sus eterna compañía aún sin estar físicamente presentes pero sobre todo la grandeza de sus corazones...

SanD Mp\*

## Tabla de contenidos

<b>Resumen</b> .....	X
<b>Agradecimientos</b> .....	XI
<b>Introducción</b> .....	1
1. Formulación de la hipótesis.....	5
2. Estructura de investigación .....	6
3. Objetivos .....	7
3.1 General: .....	7
3.2 Específicos: .....	8
4. Diseño técnico – metodológico .....	8
<b>Capítulo 1</b> .....	15
Conceptualización: .....	15
1. Debate teórico entre el territorio, espacio y sociedad.....	18
2. La desterritorialización en el debate del territorio, espacio y la sociedad .....	20
3. Principios organizadores del espacio.....	22
5. Redes urbanas.....	25
6. Infraestructura de transporte.....	27
7. Geografía escalar .....	29
8. Región .....	31
<b>Capítulo 2</b> .....	33
1. Estado del arte: Desterritorialización e infraestructuras viales .....	33
2. Análisis empírico del eje de estudio.....	37
2.1 Escala Regional .....	38
2.2 Escala local – Cantón Latacunga.....	42
3. Delimitación del caso de estudio – Escala parroquial .....	45
3.1 Delimitación geográfica -parroquia Tanicuchi.....	45
<b>Capítulo 3</b> .....	50

Matriz de dominio del tema.....	50
1. Desterritorialización (60´ - 90´).....	52
1.1 Fragmentación espacial del suelo.....	53
1.1.1 Tenencia de la tierra .....	53
1.2 Movilidad social.....	55
1.2.1 Movimientos Migratorios.....	55
1.3 Zonificación.....	56
2. Territorialización (2000´ - 2007).....	58
2.1 Incremento de infraestructura vial.....	58
2.2.1 Distribución de asentamientos humanos .....	60
2.3 Incremento de la mancha urbana.....	63
3. Desterritorialización (2008 – 2015).....	65
3.1 Fragmentación espacial del suelo.....	65
3.2 Disminución de actividades productivas .....	68
3.3 Flujos y área de influencia urbana.....	69
3.4 Infraestructura vial .....	71
Hallazgos de investigación cualitativa - Levantamiento de información en campo. ....	75
1. Dimensión social:.....	75
2. Dimensión socioeconómica.....	83
3. Dimensión espacial: movilidad y desplazamiento.....	85
4. Inseguridad vial.....	86
Transferencia del modelo de investigación .....	87
Aporte teórico y análisis de la realidad .....	87
<b>Conclusiones</b> .....	<b>92</b>
<b>Anexos</b> .....	<b>96</b>
<b>Lista de referencias</b> .....	<b>104</b>

## Lista de ilustraciones

Figura 1 Diagrama de fases de investigación y propuesta del diseño metodológico de.....	14
investigación.....	14
Figura 1. 1 Esquema de conceptualización teórica .....	15
Figura 1. 2 Principio de interacción como un todo dinámico. ....	23
Figura 1. 3 Esquema teórico del Modelo de Lugar Central .....	24
Figura 1. 4 La lógica espacial en la formación de las redes.....	26
Figura 1. 5 Modelo de formación de redes de transporte, según Taafe. Morrill y Gould,.....	27
1963.....	27
Figura 2. 1 Proyecto de Ampliación Panamericana E35.....	47
Figura 2. 2 Relación Estado mercado y sociedad.....	49
Figura 3. 1 Crecimiento Poblacional y Ciudades de destino por migración interna de la.....	56
parroquia Tanicuchí.....	56
Figura 3. 2 Modelos de dispersión Índice Clarks Evans .....	62
Figura 3. 3 Cálculo del índice de Clarks Evans en relación con el eje vial E35 .....	63
Figura 3. 4 Planimetría de afectación vial para la construcción de nuevo tramo de la red.....	68
vial de integración nacional en la propiedad del Sr. Vinicio Yáñez .....	67
Figura 3. 5 Impacto en las actividades económicas del sector Lasso .....	68
Figura 3. 6 Flujos de entrada y salida desde la Panamericana E35 hacia los centros.....	73
poblados más cercanos .....	72

## **Lista de fotografías**

Fotografía 3. 1 Trabajos de movimientos apertura Paso Lateral Lasso – Latacunga.....	67
Fotografía 3. 2 Registro fotográfico de discontinuidad vial.....	73
Fotografía 3. 3 Reporte fotográfico de fachada de negocios cerrados – sector Lasso .....	78
Fotografía 3. 4 Reporte fotográfico de fachada de negocios cerrados – sector Lasso .....	79
Fotografía 3. 5 Reporte fotográfico de nuevos negocios en el tramo incorporado de la red vial de integración nacional.....	80
Fotografía 3. 6 Reporte fotográfico de fachada de negocios temporales cerrados .....	84
Fotografía 3. 7 Negocios espontáneos en la nueva vía Panamericana E35.....	85
Fotografía 3. 8 Demanda de pasajeros para traslado en transporte público .....	86
Fotografía 3. 9 Registro fotográfico del proyecto de diseño vial. Ancho aprox. 40 m.....	87

## Lista de mapas

Mapa 2. 1 Expresión Gráfica de la Estrategia Territorial Nacional .....	39
Mapa 2. 2 Corredores jerárquicos de infraestructura de movilidad, conectividad y.....	41
energía del Ecuador .....	41
Mapa 2. 3 Mapa de ubicación geográfica del cantón Latacunga .....	43
Mapa 2. 4 Red vial estatal en el cantón Latacunga .....	44
Mapa 2. 5 Sistema vial del sector de Lasso – antiguo trazado de la red vial de integración...46	46
nacional .....	46
Mapa 3. 1 Usos de suelo décadas 60' – 70' .....	57
Mapa 3. 2 Infraestructura vial existente hacia el sector de Lasso .....	59
Mapa 3. 3 Sistema vial cantonal.....	61
Mapa 3. 4 Relación de distancia equidistante del eje vial a los centros poblados .....	62
Mapa 3. 5 Perfil de área urbana en el sector Lasso, décadas: 60 – 80 y 90 -2007 .....	64
Mapa 3. 6 Centroides de centros poblados principales del cantón Latacunga.....	90

## **Lista de tablas**

Tabla 2. 1 Parroquias urbanas y rurales del cantón Latacunga .....	42
Tabla 3. 1 Matriz de dominio del tema seleccionado.....	51
Tabla 3. 2 Tenencia de la propiedad rural .....	55
Tabla 3. 3 Uso de suelo parroquia Tanicuchi.....	57
Tabla 3. 4 Categorías de uso de suelo y cobertura vegetal en la parroquia de Tanicuchi.....	60
Tabla 3. 5 Incremento de suelo urbano parroquial.....	63
Tabla 3. 6 Áreas de afectación de suelo agrícola .....	66
Tabla 3. 7 Valoración y descripción de “tiempo de traslado” por flujos directos.....	70
Tabla 3. 8 Valoración y descripción de “tiempo de traslado” por flujos directos.....	71
Tabla 3. 9 Categorización de actores sociales .....	76



## **Declaratoria de cesión de derecho de publicación de la tesis**

Yo, Sandy Mariela Mera Pacheco, autora de la tesis titulada: “Red vial de integración nacional: Desterritorialización en los centros urbanos regionales del Ecuador”. Caso de estudio: Paso lateral Latacunga – Lasso - provincia de Cotopaxi – 2015, declaro que la obra es de mi exclusiva autoría, que he elaborado para obtener mi título de maestría en Estudios Urbanos, concedido por la Facultad Latinoamericana de Ciencia Sociales FALCSO Ecuador.

Cedo a la FLACSO Ecuador los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, bajo la licencia Creative Commons 3.0 Ecuador (CC BY-NC-ND3.0 EC), para que esta universidad la publique en su repositorio institucional, siempre y cuando el objetivo no sea obtener un beneficio económico.

Quito, septiembre de 2017



Sandy Mariela Mera Pacheco

## Resumen

El presente estudio fija su desarrollo en los modelos de investigación geográfica ligados a la interacción de las escalas de poder que existen dentro del territorio y las cuales en los últimos años han evolucionado de ser entendidas de una idea tradicional de tamaño y orden de magnitud, a la idea de escala como nivel jerárquico, para lo cual Swyngedouw (1997) citado por González (2005) establece que “los procesos de (re)construcción de las escalas alteran y expresan cambios en la geometría del poder social, reforzando el poder y el control de algunos territorios y limitando el poder de otros” (González 2005, 101). A ello se suman” los efectos de la mundialización que incrementan la competencia entre los distintos niveles territoriales por atraer y fijar un capital de movilidad y de desarrollo creciente dentro del concebido proceso multi-escalar” (Lindón y Hiernaux 2006, 57).

Con la llegada del siglo XXI, inicia el proceso de globalización en las ciudades latinoamericanas como un paradigma de dominación que incentiva grandes procesos de transformación en las urbes, comenzando con nuevas estrategias para el mejoramiento de la productividad urbana, el alivio de la pobreza y con la priorización en los alcances de la planificación estratégica para las ciudades, en donde el objetivo principal es la creación y producción de “Grandes Proyectos Urbanos” (Carmona 2005, 12) que se materializan en la base contextual del territorio generando procesos y fenómenos urbanos de desterritorialización y reterritorialización.

El diseño técnico-metodológico propuesto para esta investigación, presentan métodos de estudio cuantitativos y cualitativos que permiten analizar e identificar qué efectos de desterritorialización se generan como consecuencia de la reestructuración de la red vial de integración nacional dentro de la micro escala del centro urbano regional del cantón Latacunga, tomando como punto de partida la interacción de la escala regional, con la escala local y parroquial del mismo, a fin de identificar la actual problemática que rodea a la escala parroquial de la red urbana del Ecuador y que determina sobre el territorio que el efecto que surge de la aplicación de instrumentos para la planificación territorial, influye en el inicio de un proceso de organización territorial a nivel de escala nacional y regional, mientras que a escala local y parroquial el territorio muestra fenómenos claros de desorganización, generando con ello un umbral de transformaciones socio-territoriales con distribución desigual de riqueza, espacio y poder dentro de su territorio.

## **Agradecimientos**

La mejor manera de reiterar un agradecimiento en esta etapa de vida es el haber aprovechado la oportunidad de llegar a este maravilloso lugar, FLACSO sede Ecuador, en donde todo comenzó con una puerta que se abrió indicándome que por aquí continúa el camino a la conquista de mis sueños.

Y es así, que coincidentemente, esta oportunidad inició con una entrevista de admisión junto a la misma persona que hoy, en el término de esta etapa me despide y que a la vez me impulsa a continuar por más. A quién agradezco de sobre manera su apoyo incondicional, su asesoramiento, su inmensa paciencia... pero sobre todo por su consideración y su amistad, mi asesor DR. RAMIRO ROJAS PIEROLA.

Como no reconocer el apoyo constante y paciente de la institución que me brindó la oportunidad de acoplar mis horarios de trabajo y de acceder a la información que hoy se plasma en esta investigación con el fin de poder continuar en este caminar, GAD MUNICIPAL DEL CANTÓN LATACUNGA.

Finalmente, quiero agradecer a todos mis amigos “*Flacsianos*” en quienes encontré una amistad incondicional que estoy segura permanecerá a través del tiempo y quienes siempre luego de todos los viajes de ida y vuelta desde mi Ciudad, en cada nuevo día de clase me recibían con alegría y con palabras de admiración y aliento. Gracias por ser mis compañeros de desvelos y por ser cómplices de todos nuestros momentitos: Karito, Kari, Carlitos, Cris B., Santy, y mi adorada Caleña Sindy.

SanD Mp\*

## Introducción

Con la llegada del siglo XXI, surge la globalización en las ciudades latinoamericanas como un paradigma de dominación que incentiva grandes procesos de cambio y transformación en las urbes, comenzando desde nuevas estrategias para el mejoramiento de la productividad urbana, el alivio de la pobreza y con la priorización en los alcances de la planificación estratégica en las urbes, en donde el objetivo principal es la creación y producción de “Grandes Proyectos Urbanos”<sup>1</sup> (Carmona 2005, 12) que se materializan en la base contextual del territorio como fuertes hitos de transformación del espacio social. Al mismo tiempo y ligados a la globalización aparecen los grandes procesos de urbanización como efecto del desarrollo económico y avance tecnológico que experimentan las nuevas ciudades del modernismo, lo cual influye de forma directa en el renacer de importantes cambios en la configuración socio-espacial del territorio que por causa de la presencia de procesos y fenómenos urbanos desterritorializan y reterritorializan el espacio habitado.

Lamo de Espinosa (1996)<sup>2</sup> citado en Durán (1999), hace referencia a que el alto grado de globalización que experimentan las sociedades actuales en conjunto con las facilidades de comunicación existentes, han impulsado que poco a poco “deje de importarnos lo que acontece a escasos metros de nuestra vivienda y que por el contrario tendamos a interesarnos por lo que sucede a miles de kilómetros de distancia, puesto que estamos cada vez más vinculados con lo extraño y lejanos y ajenos a lo próximo” (Durán, 1999).

Razón por la que Soletto (2015) sostiene que la idea global de la perpetua globalización dentro del territorio, cada vez más se presenta como un hito de exclusión a nivel del mundo entero y especialmente en los países subdesarrollados, para los cuales adaptarse a la continua innovación tecnológica es un verdadero reto, por cuanto “la globalización de la economía reporta notables beneficios pero no se reparten equitativamente” (Soletto 2015, 185), es así que las grandes potencias mundiales siguen multiplicando su economía mientras que por otro lado los países que menos tienen siguen empobreciendo e “incluso, en un mismo país, los ricos logran más ganancias que los más pobres” (Soletto 2015, 185).

---

<sup>1</sup> GPU: Grandes Proyectos Urbanos

<sup>2</sup> “Sociedades de Cultura y Sociedades de Ciencia” (Lamo de Espinosa, Emilio, 1996)

Para González Medina (2012), hoy por hoy “los procesos de globalización han modificado el concepto de *territorio*”, por cuanto cada día “es menos percibido como un soporte físico” y por el contrario se lo define como una construcción social del espacio, convirtiéndose de esta manera, “en un escenario en el que las dimensiones físicas, políticas, económicas y sociales se han desdibujado” (González Medina 2012, 271) y han pasado a transformarse en dimensiones fragmentadas y polarizadas en el espacio que prácticamente van complejizando la construcción social de cada territorio.

Dentro del contexto de la dinámica global descrita, no se puede dejar de lado como la “internacionalización del capital, transforma profundamente la forma en que concebimos el espacio” (González 2005, 92) y ordenamos el territorio. El capital aparece como un “nuevo imperio” que genera un aparato descentralizador y desterritorializador en el espacio y que progresivamente se incorpora a nivel global con fronteras abiertas y expansivas, llega acompañado del mito de la globalización convertido en grandes procesos económicos y socio-políticos, que finalmente confluyen en “una relación desigual entre lo local y lo global” (González 2005, 94) que conforman espacios multi-escalares dentro del territorio, en donde, la continua reestructuración económica que experimentan las Ciudades Latinoamericanas y el emblemático accionar por parte del Estado, incide en que el nuevo modelo de la ciudad tenga como base empírica los procesos iniciales de la modernidad Europea como de América del Norte, lo que genera la idealización de nuevos conceptos referidos a cómo proyectar el desarrollo urbano de las ciudades, dejando de lado que los patrones de incorporación de entornos productivos y nuevos proyectos urbanos en las urbes, funcionan con lógicas diferentes de acuerdo a la dinámica activa de las mismas y a la continua acción de los principios organizadores del espacio en la ciudad.

López-Alves, F. (2011) menciona en sus escritos que la historia de la modernidad está ligada al...

...desarrollo de un sector industrial avanzando; la quiebra de economías campesinas; la expansión del trabajo remunerado; la urbanización; la capacidad de los países para generar ahorros y el surgimiento de formas de gobierno más abiertas y democráticas, a la vez que, se asocia también a la creación de una nueva cultura que ha enfatizado el individualismo, el quiebre de redes tradicionales y estructuras familiares extendidas, sin mencionar la aparición de una burguesía y una nueva clase política, lo que finalmente implica la creación de arreglos

institucionales modulares que pueden ser transferidos e importados de una región al sistema global (López - Alves 2011, 52).

A lo largo del tiempo los modelos de planificación y gestión de las pequeñas y grandes ciudades, han pasado de un modelo de planificación tradicional a otro estratégico, lo cual favorece a la efervescencia de las llamadas escalas territoriales, siendo estas: global, estatal, regional y local, en donde, a través del ordenamiento territorial y tecnologías innovativas se busca conseguir un mayor desarrollo económico y cohesión social dentro de cada una de ellas, sin embargo, “los efectos de la mundialización que incrementan la competencia entre los distintos niveles territoriales por atraer y fijar un capital de movilidad y de desarrollo creciente dentro del concebido proceso multi-escalar” (Lindón y Hiernaux 2006, 57), generan el inicio de un nivel individual de subsistencia para cada escala.

Con ello reaparece el modelo de Estado como el ente regulador que toma el mando de las estrategias de planificación territorial a través de instrumentos de legislación, planificación, descentralización y de ordenamiento urbano, que para el caso de Ecuador en los últimos años se ha fomentado con la incorporación y reestructuración de planes y proyectos de anclaje en el territorio como hitos de integración e interconexión inter-escalar que a su paso dejan de lado a escalas menores del territorio y en donde la interacción del mercado y la sociedad promueve que espacios destinados a un determinado uso y ocupación, sean los grandes vértices de transformaciones territoriales.

El caso de estudio abordado para la presente investigación centró su atención en el manejo planificador y descentralizador que asume el Estado ecuatoriano y el cual tiende a incorporar estrategias de planificación territorial que buscan la integración y cohesión del estado – nación. Según Vainer (2001) el objetivo de la escala nacional es facilitar el aumento de la construcción de alternativas viables del capitalismo, las cuales deben repartirse en el territorio, con el fin de que cada escala local la desarrolle, todo ello en función a crear regiones económicas, que permita un modelo de gestión y planificación para un territorio integrado (Vainer 2001, 81).

El manejo del espacio urbano en el Ecuador mediante la planificación estratégica territorial planteada sobre la red vial de integración nacional que conecta a los centros urbanos

regionales, bosqueja la hipótesis de fortalecer el desarrollo local de las ciudades intermedias afectadas durante el proceso descentralizador, sin embargo, al ser el mismo Estado nacional un ente regulador y distribuidor de riqueza, promueve estrategias territoriales entorno a los poderes económicos de la nación, puesto que planifica en base a escalas de estructuración nacional, lo que implica generar regiones altamente productivas pero al mismo tiempo compuestas por escalas territoriales locales que se ven desfavorecidas a causa de la materialización del capital con grandes proyectos de infraestructura en el territorio, evidenciando efectos directos en la realidad observada del espacio habitado y los cuales son el reflejo de fenómenos y procesos urbanos de despojo, fragmentación y desterritorialización.

Desde la colonia la red urbana del Ecuador estaba centrada en el Callejón interandino<sup>3</sup>, su origen había sido la población indígena de los Andes, heredera de una cultura agrícola (...). Las ciudades andinas eran, pues, la columna vertebral que sostenían (...), los territorios de la actual República del Ecuador. (Deler et al. 1983, 124)

De tal modo que en la época Garciana<sup>4</sup> se empezó la construcción de importantes obras públicas y de vías de comunicación que dinamizaron el comercio, la agricultura y la artesanía, permitiendo también una mayor cohesión económica y administrativa del país (Acosta 1995, 43). La reactivación económica por parte del Estado ecuatoriano gracias al “Boom” de las exportaciones y la explotación del petróleo, permitió que el rédito económico de los nuevos y modernos modos de producción se vean materializados en la dotación de infraestructuras tanto de transporte como de comunicación a nivel de todo el territorio, con el fin de impulsar la conectividad y el abasto entre regiones.

Por lo que pensar en los procesos de Desterritorialización del espacio como efecto de los importantes proyectos que se han ido generando por décadas en el Ecuador y especialmente en el período comprendido entre el 2008 y 2015, permite en torno a la presente investigación validar o negar la hipótesis que responde al respecto de conocer:

---

<sup>3</sup> El callejón interandino comprende las formaciones montañosas y hoyas de los andes, en donde se encuentran ubicadas la mayor parte de las ciudades de la sierra central y a su vez todo el cinturón de fuego que corresponde a los volcanes presentes del territorio ecuatoriano.

<sup>4</sup>“El crecimiento urbano reflejaba bastante bien la importancia de los cambios que habían afectado a las cuencas andinas de 1860, desde la presidencia de García Moreno. Varias ciudades aprovecharon efectivamente y a la vez las políticas de la apertura de las regiones montañosas y la construcción del estado-nación que iban a la par” (Deler et al. 1983, 181)

*¿De qué manera el proyecto de reestructuración de la red vial de integración nacional influye en la desterritorialización de las áreas rurales de la escala local de los centros urbanos regionales del Ecuador?*

**1. Formulación de la hipótesis**

El Estado ecuatoriano a través de instrumentos de legislación y planificación ha trabajado constantemente en el ordenamiento urbano y en el proceso de descentralización del territorio, fomentado por medio de la estrategia territorial nacional la reestructuración de la red vial de integración nacional del Ecuador, con el fin de generar un eje de integración e interconexión territorial a nivel de regiones, lo que implica determinar que en el período de planificación y ordenamiento territorial comprendido entre los años 2008 y 2015, a escala nacional inicia un proceso de organización del territorio, mientras que al mismo tiempo, a nivel local se desorganiza y se degrada, influyendo con ello en la desterritorialización de los sectores rurales de la escala local de los centros urbanos regionales de la nación, en donde, la suma de procesos y fenómenos urbanos de transformación socio-territorial generan un umbral de distribución desigual del espacio y a su vez la existencia de nuevas lógicas y características territoriales que coexisten en una dinámica multitemporal de espacio y tiempo.

De esta manera la presente investigación busca aportar con una nueva conceptualización para el entendimiento de los procesos de desterritorialización y reterritorialización que aparecen en los centros urbanos regionales como efectos de la ejecución del nuevo modelo de planificación estratégica en las ciudades y al cual Fernández (2014) define como “un proceso creativo que sienta las bases de una actuación integrada a largo plazo y que establece un sistema continuo de toma de decisiones (...), que involucra tanto a los agentes sociales y económicos de los territorios locales a lo largo de todo el proceso” (Fernández 2014, 54), enmarcándose en este planteamiento la planificación territorial del Ecuador con la reestructuración de la red vial de integración nacional que busca incrementar el desarrollo económico de las regiones mediante la interconexión inmediata entre los diferentes niveles de escala existentes en el espacio urbano de la nación para crear centros urbanos de competencia local que atraigan inversión pública y privada a su espacio territorial.

Estudiar el sector de Lasso como parte integrante de la escala local del cantón Latacunga nos permite identificar y determinar cómo el nuevo proceso de planificación territorial ha



trasgredido en el espacio social y económico de estos pequeños territorios, que si bien no son un hito de inicio para la futura planificación, son parte de un flujo activo de capital que busca incrementar su desarrollo dentro de una planificación incluyente, sin embargo, las evidencias demostrarían lo contrario, por tal razón el caso de estudio abordado servirá como un referente para futuras investigaciones y para la posible toma de decisiones en la formulación de nuevos modelos de gestión y políticas urbanas dentro de los gobiernos locales, así como también, será un aporte de criterio de investigación a futuros estudiantes interesados en conocer como la planificación estratégica a nivel del Estado modifica el modelo de desarrollo local de la pequeña escala de los centros urbanos regionales del territorio.

## **2. Estructura de investigación**

La estructura de la investigación propone su desarrollo mediante tres capítulos que detallan lo siguiente: el primer capítulo explica tres fases conceptuales del marco teórico, las cuales inician por el nivel paradigmático que describe los grandes conceptos básicos que engloban los cambios y transformaciones globales que se aplican sobre todas las escalas del territorio, tomando como punto de partida la “producción social del espacio” (Lefebvre 2013) y por otro lado el “urbanismo estratégico” postulado por Carrión (2001) que son el resultado de la producción social que se genera desde el sujeto sobre el territorio y a los cuales las teorías generales de las ciencias geográficas los describen como: geografía física (territorio) y geografía humana (sujeto), las mismas que se presentan como las principales entidades materializadas en los procesos de transformación urbana que afrontan los centros poblados de las urbes.

Por otro lado, el desarrollo del primer capítulo propone a su vez, identificar los objetivos específicos de nuestra investigación por medio del análisis y entendimiento de las teorías sustantivas planteadas para el estudio, las mismas que son la principal referencia técnica en la recolección de datos, estas teorías se subdividen en: a) principios de organización del espacio, b) redes urbanas, c) región, d) geografía escalar, e) desterritorialización y f) redes de infraestructura.

El segundo capítulo, enfatiza en el estudio del estado del arte de los ejes analíticos seleccionados para la investigación como son: a) redes de infraestructura vial asociando la materialización de los efectos de su construcción sobre la dialéctica de escalas en el territorio

y b) desterritorialización, como el proceso urbano que surge de las transformaciones socio-espaciales que se generan dentro de cada territorio. A la vez propone desarrollar un breve análisis empírico del caso de estudio seleccionado y el cual da la apertura al escenario geográfico de investigación, enfocando con ello la descripción panorámica de cada una de las escalas que se encuentran interrelacionadas con los procesos y fenómenos urbanos que se generan sobre el territorio a causa de la reestructuración de la red vial de integración nacional sobre la escala local de los centros urbanos regionales del Ecuador.

El tercer capítulo plantea el análisis metodológico cuantitativo y cualitativo de fuentes de investigación primaria y secundaria del área de estudio, el mismo que permite llegar a procesar resultados y hallazgos, en base a la operacionalización de cada una de variables identificadas dentro de los procesos urbanos propuestos para esta investigación, tomando como punto de partida tres periodos de investigación: i) Desterritorialización de los años 60' y 90', ii) Territorialización de los años 2000'-2007 y un nuevo periodo de Desterritorialización entre los años 2008 – 2015.

Finalmente dentro del capítulo tres se establece un apartado de conclusiones de la investigación, las cuales buscan aportar una nueva conceptualización para el entendimiento de los procesos de desterritorialización y reterritorialización generados en los centros urbanos regionales del Ecuador como efecto de la reestructuración de la red vial de integración nacional sobre el territorio, iniciando con un proceso transferencia conceptual entre la aplicación de la teoría y el hallazgos de resultados, los cuales de una u otra manera dan paso a que la investigación seleccionada permita ampliar varios puntos de vista sobre el planteamiento de nuevos modelos de investigación que arrojen renovadas evidencias cuantificables sobre los efectos encontrados.

### **3. Objetivos**

#### **3.1 General:**

- Analizar, entender e identificar qué efectos de desterritorialización se generan como consecuencia de la reestructuración de la red vial de integración nacional en la planificación y ordenamiento territorial de las diferentes escalas geográficas de la nación, específicamente en la micro escala del centro urbano regional del cantón Latacunga.

### **3.2 Específicos:**

- Determinar cuáles han sido los fenómenos urbanos de desterritorialización que afectaron al centro poblado del sector de Lasso durante la gran época de transformaciones territoriales a causa de la reforma agraria, el “boom” petrolero y bananero que afrontó el Ecuador durante el período comprendido entre los años 60 y 90.
- Describir las nuevas características urbanas del sector de Lasso durante el proceso de territorialización propuesto para los años 2000 -2007, que subsigue a la desterritorialización de los años 60 y 90.
- Identificar las transformaciones espaciales, económicas y sociales que acompañan a la reestructuración de la red vial de integración nacional del período 2008 – 2015, con la presencia de nuevos fenómenos urbanos de desterritorialización dentro del espacio habitado del sector de Lasso.

### **4. Diseño técnico – metodológico**

Para el desarrollo de nuestra investigación se propone tomar como base dos propuestas de investigación, siendo la primera propuesta lo explicado por Sautu (2005) que define la “articulación entre teoría, objetivos y metodología en la investigación social”, proponiendo así, tres fases conceptuales del marco teórico que son: a) nivel paradigmático, b) teorías generales y c) teorías sustantivas.

El nivel paradigmático, describe los grandes conceptos que engloban los cambios y transformaciones globales que se aplican sobre todas las escalas del territorio tomando como punto de partida la “producción social del espacio” citado por Lefebvre (2013) y por otro lado el “urbanismo estratégico” postulado por Carrión (2001) que define el resultado de la producción social que se genera desde el sujeto sobre el territorio y a los cuales las teorías generales de las ciencias geográficas los describen como: geografía física (territorio) y geografía humana (sujeto), las mismas que se presentan como las principales entidades materializadas en los procesos de transformación urbana que afrontan los centros poblados de las ciudades a causas de los efectos que se generan de la dialéctica de entender los conceptos de teorías sustantivas como: los principios organizadores del espacio, el rol de las redes urbanas, redes de infraestructura, geografía escalar y región, que a su el entendimiento de cada una de ellas permitirá comprender el contexto macro de nuestro estudio.

De lado aparece la segunda propuesta de investigación desarrollada por Buzai, Baxendale y Cruz (2009) que comprende cinco fases para trabajos de investigación en estudios de geografía aplicada como son: **a)** fase 1: conceptual (aspectos generales de justificación – marco teórico), **b)** fase 2: conceptual + metodológica (problematización, hipótesis, modelo operacional), **c)** fase 3: metodológica técnica (recopilación de datos, procesamiento), **d)** fase 4: validación y elaboración técnica (resultados) y **e)** fase 5: transferencia (aporte teórico - práctico, consideraciones finales).

Una vez descritas las dos propuestas de investigación escogidas para desarrollar nuestro estudio, a continuación, se presenta la descripción del diseño técnico-metodológico aplicable a nuestro caso de estudio que toma como base al proceso de operacionalización de cada una de las fases planteadas por Buzai, Baxendale y Cruz (2009), para lo cual se detalla:

- Fase 1: conceptual (aspectos generales de justificación – marco teórico)

Comprende la discusión teórica y científica que encierra la problemática del tema de investigación propuesto, en donde el complemento con la “articulación entre teoría, objetivos y metodología en la investigación social” Sautu (2005), busca desarrollar en los capítulos uno y dos, la parte contextualizadora de la intensión mayor de la tesis para conocer:

¿De qué manera el proyecto de reestructuración de la red vial de integración nacional influye en la desterritorialización de las áreas rurales de la escala local de los centros urbanos regionales del Ecuador?

- Fase 2: conceptual + metodológica (problematización, hipótesis, modelo operacional)

Comprende el análisis del estado del arte como modelo operacional de investigación de los ejes analíticos de nuestro estudio y los cuales son: i) reestructuración de la red vial de integración nacional y ii) desterritorialización, en los que se pueden identificar procesos y fenómenos urbanos que genera la interacción de cada eje analítico propuesto sobre el territorio, de tal modo que se pueda confluir finalmente en el análisis del modelo empírico de investigación y el cual parte con el análisis de escalas territoriales que engloban la situación real del caso de estudio abordado y el mismo que se encuentra inmerso dentro de las siguientes:

- Escala Nacional: dentro de esta escala, se analizará el Plan Nacional del Buen Vivir, para identificar el objetivo de la estrategia de planificación territorial dentro de la organización del territorio ecuatoriano por medio de la formulación de planes de ordenamiento territorial y dotación de nuevas y modernas infraestructuras de integración e interconexión territorial.
- Escala Regional: se presenta como la base fundamental para el análisis multiescalar dentro del estudio de caso seleccionado, por cuanto corresponde a la escala de mayor jerarquía en el territorio, la cual absorbe a los territorios de menor escala para poder cumplir con el rol específico que la planificación estratégica nacional le ha otorgado debido a su poder económico, administrativo y social.
- Escala Local o Cantonal: es el contexto macro de nuestra investigación y en donde se encuentra inserta la escala más pequeña del territorio, en la cual se visualizan los efectos que genera la estrategia de planificación territorial propuesta por el Estado, así también dentro de esta escala geográfica se identifica el rol o nivel de jerarquía que posee la misma dentro del territorio.
- Escala Parroquial: es la escala más pequeña dentro de la jerarquía de escalas territoriales y es el principal espacio geográfico de estudio, puesto que es aquí en donde se identifican los fenómenos y procesos urbanos que generan desterritorialización y reterritorialización del espacio habitado.

- Fase 3: metodológica técnica (recopilación de datos, procesamiento)

Simultáneamente, en el proceso de recopilación de datos se aplicarán técnicas de investigación cualitativas, cuantitativas y de análisis socio-espacial, que permitirán definir dentro de un recorte espacio-temporal, cómo el proceso urbano de desterritorialización se materializa en la escala a nivel local, como consecuencia de una dinámica eminentemente fuerte entre territorios a otro nivel de escala tanto de flujos de características espaciales, económicas, sociales y tecnológicas que finalmente a su paso van dejando huellas urbanas de transformación socio-territorial en el espacio habitado. Dentro de esta fase se propone realizar el análisis de datos secundarios de nivel económico y estadístico para variables como: a) tenencia de tierra, b) movimientos migratorios, c) expropiación del suelo y d) disminución o incremento de actividades productivas, las mismas que permitirán generar información sobre datos reales que darán paso a la validación o negación de la hipótesis planteada.

Por otro lado la aplicación de métodos de investigación socio-espacial, permitirán reconocer como se distribuyen los efectos de la reestructuración de la red vial de integración nacional en el espacio habitado de la micro escala parroquial del cantón Latacunga, para lo cual se propone el estudio de variables como: a) cambios de usos de suelo, b) distribución de asentamientos humanos, c) incremento de la mancha urbana, d) flujos y áreas de influencia, los mismos que permitirán esquematizar un análisis comparativo mediante el uso de cartografías de cómo se materializa cada variable sobre el espacio.

Por lo que preliminarmente de las fases anteriormente descritas, se genera un resumen del recorte espaciotemporal por medio de una matriz de dominio del tema, la cual sintetiza en su estructura la determinación del recorte espacial en el análisis de las escalas regional, local y parroquial. El recorte temporal del caso de estudio propuesto encierra tres períodos importantes en la historia del Ecuador. El primero comprendido entre los años 60-90, que viene acompañado de un proceso drástico de transformación del territorio y al cual se lo ha denominado como desterritorialización por la suma de fenómenos urbanos que generó a su paso la reforma agraria de la época, el gran boom bananero y petrolero sobre el espacio territorial.

De lado aparece un nuevo recorte temporal comprendido entre los años 2000-2007, al cual se lo denomina como el proceso urbano de territorialización, que se genera en la época debido al crecimiento abundante de la economía en manos del mercado y que desató grandes procesos de urbanización en el territorio a nivel nacional y local, además comprende un período de transición en donde el territorio se va reafirmando y acoplado a las transformaciones sucedidas en épocas pasadas.

Finalmente se determina un periodo de estudio comprendido en los años 2008-2015, en donde se evidencia el resurgimiento del Estado y del auge de la economía pública, que al ser un ente de poder aplica nuevos modelos de política pública y planificación dentro del territorio, permitiendo así denominar un resurgimiento de desterritorialización dentro del recorte espacial de la escala parroquial y en el cual mediante la aplicación de métodos de investigación cualitativa y cuantitativa se podrán identificar como nuevos fenómenos urbanos que están transformando continuamente el espacio.

Dentro del abordaje de fenómenos urbanos se propone trabajar en función de variables e indicadores categorizados como: **D, D+I y E** en donde:

- Las variables D, corresponden a las variables que contienen indicadores inmediatamente disponibles desde una base de datos de información secundaria.
- Las variables D+I, corresponden a las variables que contienen indicadores disponibles y de investigación para los cuales se toma en cuenta bases de información secundaria y primaria.
- Las variables E, corresponden a las variables que contienen indicadores resultados de aplicar métodos de investigación cuantitativa, cualitativa y de análisis socio – espacial, en información primaria.

Finalmente, en el desarrollo de nuestra investigación se propone realizar una fase de descripción cualitativa de la investigación realizada en campo sobre la dimensión socioeconómica de estudio. Para lo cual el uso de métodos de investigación cualitativa emplea la aplicación de tres tipos de técnicas: i) observación, ii) recolección y análisis de datos cualitativos como reportes fotográficos, a fin de identificar de forma cualitativa los procesos de transformación que se han generado en el sector de Lasso y por último iii) técnicas de investigación social como entrevistas, las cuales permitirán identificar los impactos de los fenómenos urbanos que se generan en la dimensión de estudio social, como resultado del proceso de Desterritorialización y para lo cual se propone la categorización de tres tipos de actores principales: políticos, sociales y económicos.

- a) Actores políticos: son aquellos que intervienen a nivel del estado y son la parte gobernante o administrativa del contexto base de nuestra investigación como es el caso de la escala local del cantón Latacunga y la escala parroquial del centro poblado de Tanicuchi con referencia al sector Lasso.
- b) Actores sociales: son aquellos que comprenden un grupo determinado de residentes del área de estudio y que en el día a día van reconociendo los procesos de cambio o permanencia que se genera a causa del desplazamiento del eje vial en su lugar de residencia.
- c) Actores económicos: son aquellas personas de paso por el sector, es decir, quienes van solamente por una jornada laboral pero que forman parte de la escala regional, es decir, su

modo de producción se encuentra centrado en la micro escala parroquial del área de estudio, pero su lugar de residencia y desde donde surge la interacción de escalas es la gran ciudad que para el caso de estudio propuesto el cantón Latacunga.

- Fase 4: validación y elaboración técnica (resultados)

La fase cuatro permite elaborar técnicamente la muestra de resultados obtenidos de la investigación, los mismos que se encuentran inmersos en el procesamiento técnico de la fase tres, que conjuga los resultados obtenidos de la operacionalización de datos con conclusiones preliminares que acompañan a la definición y procesamiento de cada variable identificada en la matriz de dominio del tema.

- Fase 5: transferencia (aporte teórico - práctico, consideraciones finales)

La fase cinco hace referencia al proceso de “transferencia del modelo de investigación” y se encuentra inmersa desde el desarrollo del capítulo tres. Comprende el análisis y síntesis del aporte teórico que se genera desde la construcción del marco teórico y estado del arte analizado en los capítulos uno y dos sobre el contraste con los resultados obtenidos de la recopilación y procesamientos de datos, correlacionando así, el aporte teórico que generan los ejes analíticos seleccionados para el caso de estudio propuesto.

Finalmente, en la presente fase se ejecuta el desarrollo de consideraciones finales, denominadas como conclusiones, en donde se resume el logro de objetivos planteados al inicio de la investigación y la validación o negación de la hipótesis formulada que hace referencia a que:

En el período comprendido entre el 2008 y 2015 a escala nacional, inicia un proceso de organización del territorio, mientras que a nivel local el territorio se desorganiza y se degrada, influyendo con ello en la desterritorialización de los sectores rurales de la escala local de los centros urbanos regionales de la nación, en donde, la suma de procesos y fenómenos urbanos de transformación socio-territorial generan un umbral de distribución desigual del espacio y a su vez la existencia de nuevas lógicas y características territoriales que coexisten en una dinámica multitemporal de espacio y tiempo.





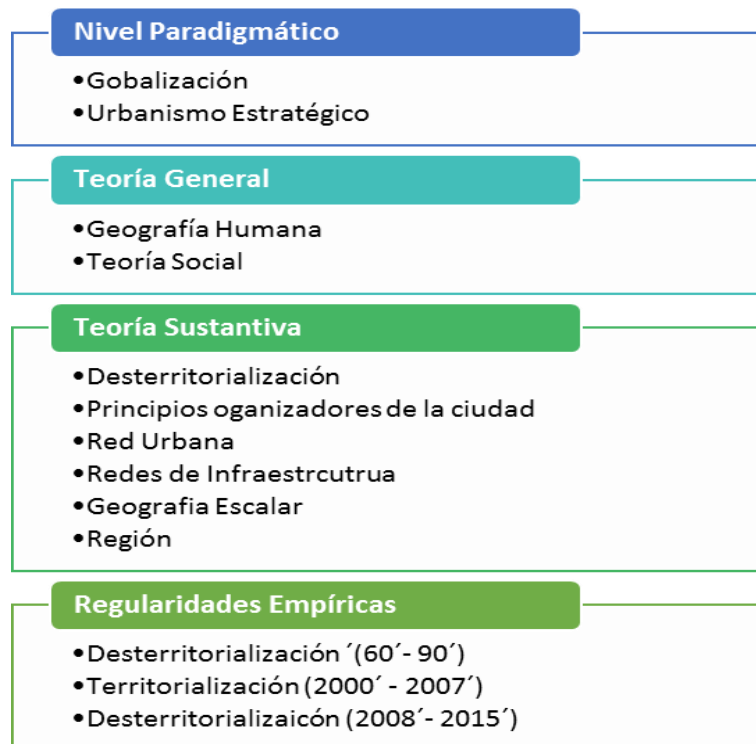
## Capítulo 1

### Una mirada al impacto de la modernidad sobre el territorio, el espacio y la sociedad.

El presente capítulo propone conceptualizar tres niveles de teorías fundamentales para el estudio de la problemática abordada, aplica su desarrollo desde el nivel paradigmático que describe a modo de teoría los grandes conceptos básicos que engloban los cambios y transformaciones globales que se aplican sobre todas las escalas de los territorios, así es el caso que aborda Lefebvre (2013) con la “producción social del espacio” y por otro lado el “urbanismo estratégico” postulado por Carrión (2001) , con lo que se da paso al debate teórico entre las grandes teorías generales de la geografía como son la geografía física y la geografía humana que en su proceso definen al sujeto y al territorio como la base material de las transformaciones urbanas, todo ello para finalmente enfocar el análisis de las teorías sustantivas como el soporte de investigación para el hallazgo de resultados y dentro de las cuales se describen los principios organizadores del espacio, el rol de las redes urbanas, redes de infraestructura, geografía escalar y región que son el marco teórico escénico donde se desenvuelve la hipótesis de nuestro estudio.

#### Conceptualización:

**Figura 1. 1 Esquema de conceptualización teórica**



Fuente: Diagrama realizado en base a la teoría planteada por Sautu (2005).

El enfoque del nivel paradigmático se construye a partir de dos núcleos de actuación entre la economía política y las prácticas espaciales, en donde la economía política plantea un materialismo dialéctico que refleja el urbanismo de sentido planificador y organizador del espacio y al cual se suman también las prácticas espaciales, que reafirman la premisa planteada por Lefebvre (1983) sobre el espacio como producto de relaciones sociales y a su vez de producción capitalista, las mismas que acatan los órdenes creados por el urbanismo y el cual actúa “bajo una apariencia positiva, humanista y tecnológica que esconde la estrategia capitalista del dominio del espacio y la lucha contra la disminución progresiva de los beneficios, etc.” (Lefebvre 1983, 161).

Carrión (2001) plantea la discusión teórica sobre el “urbanismo estratégico” postulado por los autores Thomas Sprechmann y Diego Capandeguy<sup>5</sup> como evidencia durante décadas de impulso de desarrollo y oportunidades urbanas, que configuran un nuevo paradigma en donde la ciudad actual es concebida como una “ciudad de las redes, un territorio disperso y articulado a sus conexiones de transporte, servicios y comunicaciones” (Carrión 2001, 237), que a su paso conforman un conjunto de tejidos autónomos, convertidos en casi confederaciones de barrios o ciudades que configuran un “territorio profundamente jerarquizado por la centralidad que las redes otorgan y en el que los centros y periferias se entre mezclan” (Carrión 2001, 237) en varias dimensiones de actuación tanto política como económica y social.

Con el entendimiento del espacio como producción social y producción capitalista, se marca el punto de partida para el estudio de las grandes teorías de la geografía que enfocan un especial interés sobre el actor o sujeto, asentado en una concepción de lo social desde una perspectiva del sujeto territorializado que está estrechamente vinculado con el territorio y sus lugares. Es así que se aborda la *teoría de las ciencias geográficas* que ha generado un modelo de discurso más abstracto el cual va enfocado al sujeto – habitante, en donde el principal objetivo según Lindón y Hiernaux (2012) es no sólo reconocer las sujeciones sociales de los individuos, sino también otras con respecto al territorio (Lindón y Hiernaux 2012, 606) considerando que: “Podremos cambiar de lugar, desplazarnos, pero siempre tendremos que buscar un lugar para estar, un aquí donde estar y un allá a dónde ir” (Dardel, 1990:56) citado en (Lindón 2012, 701 -702).

---

<sup>5</sup> Entre el cambio competitivo y el posicionamiento marginal. Revista Domino No 2 (1998).

Por tal razón, Santos (1996) citado en Peña (2011) propone que el espacio geográfico debe ser analizado “como un conjunto indisociable de sistemas de objetos<sup>6</sup> y sistemas de acciones<sup>7</sup>” (Peña 2011, 20), puesto que no hay objetos que se usen hoy sin discurso, de la misma manera que las acciones no se dan sin discurso y es por ello que la interpretación del espacio comprende tratar con objetos cuantificables, materiales, al mismo tiempo que con elementos simbólicos (actividades), discursivos e inmateriales (Peña 2011, 23).

Santos (2000), en su libro “la naturaleza del espacio”, menciona que la Geografía como tal, no analiza únicamente los objetos móviles, sino también los inmóviles, es decir, ciudades, carreteras, puertos, entre otros y que son aquellos que generan movimientos e intercambio por medio de la conexión a través de flujos en el espacio, en donde la parte física y humana de la geografía siempre se encuentran (Santos 2000,62), a fin de construir teorías como la “Geografía Humanística” (Delgado 2003, 107) que aborda completamente y con exactitud la dialéctica entre el territorio, el espacio y la sociedad.

Delgado (2003) cita la geografía humanística abordada por Tuan (1974) y sostiene que la misma “es útil a la sociedad en la medida en que le sirve para elevar los niveles de conciencia de las personas como agentes primordiales. Las personas, en esta perspectiva, son organismos biológicos, seres sociales e individuos, y sus percepciones, actitudes y valores reflejan esos tres niveles del ser” (Delgado 2003, 111), en donde el lugar y el espacio son conceptos clave para su argumentación, puesto que Tuan (1974), considera...

... que el lugar es una clase especial de objeto cargado de significados, que existe en diferentes escalas; un rincón, la casa, una esquina, el barrio, la región, el país o el planeta, son lugares en donde se materializa el acto de vivir en el mundo, mientras que el espacio es una entidad geométrica abstracta definida por lugares y objetos; es una red de lugares y objetos que las personas pueden experimentar directamente a través del movimiento y el desplazamiento, del sentido de dirección, de la localización relativa de objetos y lugares, y de la distancia y la expansión que los separa y los relaciona. (Delgado 2003, 111)

En razón a lo expuesto en este apartado se hace importante en profundizar sobre la base material de nuestra reflexión, es decir, el lugar en donde se generan los grandes procesos de

---

<sup>6</sup>Esencialmente, objetos producidos, es decir, infraestructura de todo tipo.

<sup>7</sup>Ligado a las interacciones sociales expresadas en flujos e interacciones.

cambio y transformación como es el territorio, el mismo que se compone del espacio y la sociedad, el cual finalmente permitirá identificar el debate de cómo los procesos de desterritorialización se entrelazan entre las concepciones ya enunciadas:

- Territorio
- Espacio
- Sociedad

### **1. Debate teórico entre el territorio, espacio y sociedad**

El territorio puede ser entendido desde varias dimensiones, escalas y funciones, las transformaciones que en él se producen varían de acuerdo con el componente social (productividad), escalar (intervención) y en sus funciones en base al rol que le da la agencia social que se produce en el mismo.

Peña (2011) aduce que “el territorio puede ser todo o nada a la vez” (Peña 2011, 17). Pues este siempre se transforma y se reconstruye, pero jamás se destruye ni desaparece y es en base a este enunciado que se justifica la crítica que el mismo Peña (2011) enfoca al ámbito un poco más geográfico del territorio, en donde menciona que nos hemos olvidado de la diferenciación espacial que existe entre el territorio y la dinámica social, debido a que el territorio también se convierte en un espacio generador de apropiación social, jurídico política, económica, simbólica, cultural y que a su vez es un ente de limitaciones, el cual es relevante para entender los procesos de desterritorialización y reterritorialización. Con esta idea surge la concepción del espacio en el territorio, el cual aparece como un espacio de dominio económico – político que efectivamente surge de la dialéctica de una sociedad productora y capitalista, pero al mismo tiempo de dominio ideológico que lo transforma en base a un uso y función.

Es así que al hablar sobre un territorio de dominio y poder, de un espacio de ocupación y desarrollo el cual a medida que se lo vive y habita, deja de ser entendido como objeto puro – material y pasa a ser entendido como producto de relaciones humanas que interactúan entre sí bajo conflictos, contradicciones e intercambio de poderes y disputas por el territorio, englobados a su vez en una estructura capitalista que a medida que se reestructura cambia las lógicas de comportamiento y producción social del espacio. Por lo que Robert Sack (1986), menciona que el territorio es el resultado de una (o más) estrategias para afectar, influir y controlar sobre las cosas o personas espacializadas, pues en reiteradas ocasiones hace

referencia al propósito dual de incluir y excluir dentro del territorio, un conjunto derivado de acciones y objetos que son producto de todas las creaciones humanas y no algo producido de manera innata.

Lefebvre (2013), enuncia que el espacio también es considerado como una “práctica espacial que consiste en la proyección “sobre el terreno” de todos los aspectos, elementos y momentos de la práctica social, separándolos sin abandonar durante un solo instante el control global” (Lefebvre 2013, 69), determinando así que el espacio es el resultado de la dominación y del poder que los sujetos políticos ejercen sobre él.

Pues si bien es cierto, el espacio no solo se enmarca en una representación físico – social, sino que también de lado aparece un espacio mental, el cual nace de la interacción entre las dos primeras premisas planteadas y es el que finalmente confluye en las características de tres espacios definidos desde el sujeto, los mismos que son: el espacio percibido, concebido y vivido:

El primero debe entenderse como el espacio de la experiencia material, que vincula realidad cotidiana (uso del tiempo) y realidad urbana (redes y flujos de personas, mercancías o dinero que se asientan en —y transitan— el espacio), englobando tanto la producción como la reproducción social. El segundo es el espacio de los expertos, los científicos, los planificadores. El espacio de los signos, de los códigos de ordenación, fragmentación y restricción. El tercero, finalmente, es el espacio de la imaginación y de lo simbólico dentro de una existencia material. Es el espacio de usuarios y habitantes, donde se profundiza en la búsqueda de nuevas posibilidades de la realidad espacial. (Lefebvre 2013, 15-16).

En base a los enfoques planteados, es importante no dejar de lado que cada interacción de espacios sugiere y superpone otros espacios como modelos de discusión, en donde finalmente el espacio se convierte en una producción constante de la sociedad en el tiempo, hablar de un espacio (social) como lo hace Lefebvre (2013) no es referirse a ...

...una cosa entre las demás cosas, ni tampoco un producto entre otros: más bien, incluye las cosas producidas, y rodea sus interrelaciones en su coexistencia y simultaneidad: en su orden y/o desorden (relativos). Es el resultado de una secuencia y un conjunto de operaciones, y en este sentido no puede ser reducido a un simple objeto (Lefebvre 2013, 129).

En la actualidad el debate por el espacio genera un poder a la sociedad en todas sus dimensiones, tanto políticas, económicas como sociales que en el día a día se vinculan para la producción del mismo, mediante la toma de decisiones o interacciones que determinan una configuración y representación simbólica y material del espacio. Foucault (1984), establece que la época actual es la época del espacio, en donde se define una época de yuxtaposición, de “lo próximo y lo lejano, de lo uno al lado del otro, de lo disperso en el tiempo en donde se experimenta menos como una vida se desarrolla a través del tiempo y como una red que une puntos y se entreteje” (Foucault 1984)

Todo territorio y espacio se conforman desde un conjunto de asociaciones y acciones sociales, por lo que es necesario conocer cómo funciona, vive y coexiste esta sociedad productora, en donde cada día en nuestro desarrollo nos vemos involucrados como actores y sujetos en la producción social del espacio, puesto que...

... el hombre no vive únicamente por la palabra; cada «sujeto» se sitúa en un espacio donde se reconoce o se pierde, un espacio para disfrutar o modificar (...). Cada sociedad ofrece su espacio propio como «objeto» al análisis y a la explicación teórica general, es decir, cada modo de producción con algunas de sus relaciones de producción específicas y con sus variantes apreciables (Lefebvre 2013, 91 -94).

Por lo que, la sociedad es considerada como un conjunto de sujetos interactuantes que figuran un sentido dinámico y multidisciplinario al momento de crear espacios en el territorio, pues así lo explica Berger y Luckman citado en Lindón y Hiernaux (2006) al mencionar que “el ser humano no se concibe dentro de una esfera cerrada de interioridad estática”, pues siempre está en constante transformación y comunicación, la sociedad misma genera que la ciudad sea considerada como un organismo vivo, en donde se crean, experimentan y a su vez se formulan nuevas formas de producción del espacio no solo físicas sino sociales.

## **2. La desterritorialización en el debate del territorio, espacio y la sociedad**

Herner (2009) cita a Guattari y Rolnik (1996), quienes plantean que: “El territorio se puede desterritorializar, esto es, abrirse, en líneas de fuga y así salir de su curso y se destruye. La especie humana está sumergida en un inmenso movimiento de desterritorialización, en el sentido de que sus territorios ‘originales’ se rompen ininterrumpidamente” (Herner 2009, 168), sea ya por una acción natural o artificial evocada desde el ser humano y la naturaleza.

Con lo que Herner (2009) al hablar de “líneas de fuga, sostiene que “la desterritorialización puede ser considerada un movimiento por el cual se abandona el territorio, (...) y por ello es una reterritorialización y un movimiento de construcción del territorio” (Herner 2009, 168), estableciendo así que pueden existir dos tipos de desterritorialización como son: relativa y absoluta.

La desterritorialización relativa hace referencia al abandono de territorios creados en las sociedades y su concomitante reterritorialización, mientras que la desterritorialización absoluta se remite a su propio pensamiento, la virtualidad del devenir y lo imprevisible (Herner 2009, 169).

Por lo tanto, Herner (2009) define finalmente la desterritorialización como acciones continuas y transversales que se reflejan en el territorio y que van más allá de la fijación económica, es decir, no solo se refieren a un flujo y materialización de capital, sino por el contrario “implican, la desarticulación del referente clave de las culturas: el territorio, espacio común donde se materializan las prácticas, que marca las fronteras entre “nosotros” y los “otros” (los de “adentro” y los de “afuera”)” (Herner 2009, 169-170).

Con lo cual se confluye en el “trío “territorio-desterritorialización-reterritorialización”, que tienen los movimientos mismos de los agenciamientos. Un agenciamiento que significa un territorio, que puede desterritorializarse y al mismo tiempo, re-territorializarse. Pero también puede dar lugar a la generación de otro agenciamiento reterritorialización, desterritorialización...” (Herner 2009, 169-170).

De manera que el territorio “Es *dinámico e histórico*, pertenece a un régimen de territorialidad capitalista, en la actualidad a la fase del capitalismo global y financiero; cada territorio tiene historia y una *configuración relativa* dentro de los procesos de territorialización, desterritorialización y reterritorialización (TDR)... Puede ser simultáneo y contingente, existen *superposiciones, luchas y adecuaciones* a grupos sociales concretos” (Rojas Pierola 2016, 76).

Por su lado, Haesbaert (2013) también aporta a la concepción de que “el territorio debe ser concebido como producto del movimiento combinado de desterritorialización y de reterritorialización, (...) considerando el espacio como un constituyente, y no como algo que se pueda separar de las relaciones sociales” (Haesbaert 2013, 26). A partir de ello se realiza un enfoque al espacio urbano que aparece como una base que reforma y transforma los



espacios creados por la sociedad y que, al incurrir con poder sobre el contexto de las prácticas sociales, modifica sus formas de interacción y relación haciéndolas cada vez más inseparables y cada vez más conjugadas.

Por otro lado, hablar de desterritorialización es identificar y asociar el fenómeno urbano como “un producto social que emerge en cada situación” (Lindón y Hiernaux 2006, 607), no solo de encuentro y de prácticas sociales, sino también de efectos generados en su espacio habitado, lo cual incide directamente en la construcción del territorio, puesto que en todo encuentro no sólo se movilizan cuestiones inmateriales (como pautas de acción, códigos, valores, intenciones, etc.) sino también objetos (materialidades) y acciones, que si bien no deberían ser reducidas a la condición de cosa u objeto, sin duda alguna llevan consigo una dimensión exterior a la corporeidad que el sujeto actúa.

Enfocar la presente investigación en vectores que desterritorializan el espacio, asociados con una dialéctica puramente física, espacial y social, generan el conocimiento un poco más allá acerca de lo mental, reestructurando una teoría basada en el poder sobre el territorio, su dominio y cambio, que se enfoca en una dimensión política y económica que busca favorecer a unos e indirectamente desfavorece a otros. Esto permite identificar las características de los nuevos lugares reterritorializados que surgen de la agencia social de los sujetos, en busca de proximidad con su entorno transformado y a su vez de la agencia de algunos principios organizadores del espacio, los cuales forman nuevos territorios accesibles y jerarquizados.

### **3. Principios organizadores del espacio**

Camagni (2005), describe que la materialidad de las ciudades surge de la interacción entre la economía y el territorio, en donde la misma economía se presenta como el principal factor de desterritorialización del espacio y en donde la ciudad deja de ser entendida como una circulación monetaria y exclusivamente económica, para transformarse en un producto de la realidad autónoma económica y espacial que conforma redes de ciudades en el territorio.

Enfocar la temática de nuestra investigación, en los principios organizadores del espacio que postula Camagni (2005), nos permite definir **dos** principios fundamentales:

- a) El principio de interacción, que surge de la necesidad de mantenernos en contacto y movilizarnos dentro de un mismo espacio, en donde interactúan varios niveles de escala según la demanda u oferta de servicios que cada una de ella contenga, para Camagni

(2005) “la interacción espacial son todo el conjunto de actividades localizadas sobre el espacio físico, ya sea esta una unidad de producción, una unidad demográfica o una ciudad, que desarrolla con el entorno que la rodea una compleja red de relaciones bidireccionales que tienen lugar en múltiples niveles” (Camagni 2005, 79).

El principio de interacción espacial (fig. 1.1), funciona gracias a la movilidad como un todo dinámico que articula los diferentes puntos espaciales dentro de la ciudad, generando redes diferenciadas de consumo, de localización y apropiación del suelo, los cuales dan como resultado nodos de interacción que entran a competir por el funcionamiento, permanencia y existencia dentro de un espacio territorial definido.

**Figura 1. 2 Principio de interacción como un todo dinámico.**

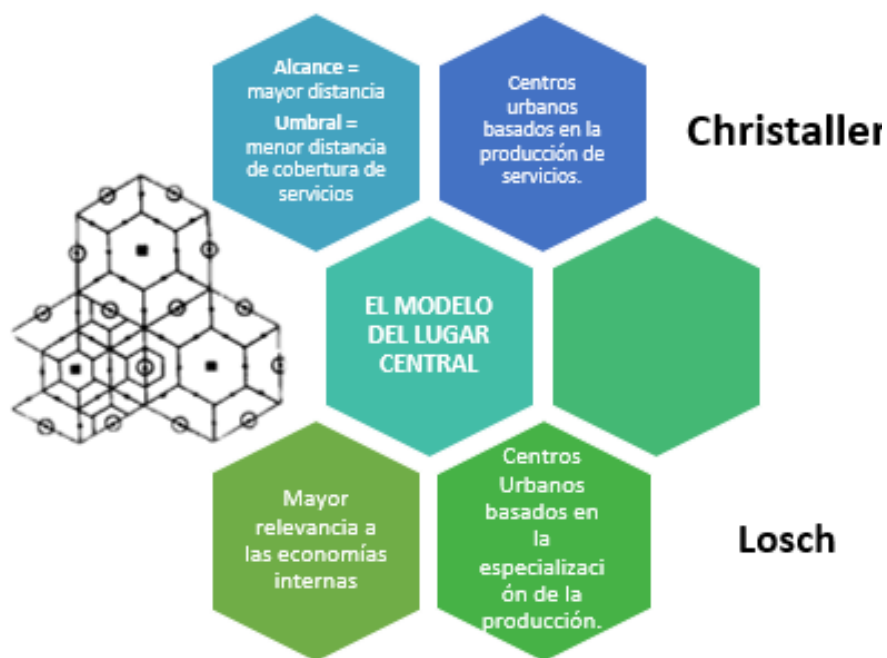


Fuente: Diagrama realizado en base a la teoría planteada Camagni 2005

El principio de jerarquía, estudia el nuevo modelo de ciudades que se generan dentro del territorio, las mismas que se clasifican en orden jerárquico de acuerdo a su función en cuanto a la oferta de servicios y a la especialidad que adquieren de sus modos de producción, a lo que Camagni (2005) denomina como “ un fenómeno económico complejo dotado de leyes propias de estructura y funcionamiento, depositaria de un papel insustituible tanto como lugar de división social/espacial del trabajo como organismo de incubación e irradiación de los procesos de innovación” (Camagni 2005, 95).

Camagni (2005) desarrolla dos modelos de estudio basados en la teoría de Christaller y Losch (fig. 1.2), que deducen al lugar central, como una construcción de dos elementos principales “las economías de escala y los costes de transporte que conforman un espacio heterogéneo, un espacio urbano coherente y ordenando jerárquicamente” (Camagni 2005, 1007), lo que da paso a la formación de una “jerarquía urbana” definida, que consiste en determinar niveles jerárquicos con centros urbanos mayores y centros urbanos menores de desarrollo.

**Figura 1. 3 Esquema teórico del Modelo de Lugar Central**



Fuente: Esquema realizado en base a la teoría planteada Camagni 2005

#### **4. De la jerarquía a las redes de las ciudades**

Para Camagni (2005) la red de ciudades, es hablar de “un conjunto de relaciones horizontales y no jerárquicas entre centros complementarios o similares, relaciones que realizan la formación de las economías o externalidades” (Camagni 2005, 125) que adquieren cada una de las ciudades de acuerdo a su división política, participación y cooperación dentro del territorio, así como también se las identifica por el rol que cada una de ellas genera en los diferentes puntos territoriales, en donde se forma un conjunto ciudades de primer orden y ciudades complementarias de segundo orden que finalmente se denomina red urbana.

## 5. Redes urbanas

Parafraseando a Zárate y Rubio (2005), se establece que las ciudades son lugares centrales que organizan y dirigen el territorio a través de sus funciones de dirección, producción, distribución, consumo y de los servicios que proporciona a la población, pues “la disposición de las ciudades en el espacio y los flujos de interdependencia que se originan entre ellas constituyen lo que se denomina una red urbana o un sistema interurbano” (Zárate y Rubio 2005, 151), que se convierte en “ un conjunto nacional o regional de ciudades que son interdependientes en el sentido en que cada cambio significativo en la actividad económica, la estructura de empleo, el ingreso o la población de una de las ciudades y elementos del sistema, producirá directamente o indirectamente alguna modificación sobre una o varias otras ciudades del sistema” (Zárate y Rubio 2005, 151)

Del mismo modo, hablar de disposición de las ciudades en el espacio, ayuda a determinar la morfología de las redes o sistemas intraurbanos nacionales o regionales, en donde, “la distribución espacial de las ciudades dentro de un sistema urbano desprende ventajas o inconvenientes para la organización del territorio, a fin de facilitar el desarrollo económico y propiciar la articulación social de la población” (Zárate y Rubio 2005, 163) , siendo este argumento el punto de partida para “la creciente importancia de las relaciones entre ciudades y el aumento de la circulación de capital que establece planteamientos que propugnan *la sustitución del espacio de los lugares por el espacio de los flujos*” (Zárate y Rubio 2005, 475), dando paso de este modo a la aparición de fenómenos de movilidad poblacional que se presenta como un todo dinámico que articulan los diferentes puntos espaciales dentro de la ciudad generando redes diferenciadas de consumo, de localización y apropiación del suelo, los mismos que dan como resultado nodos de interacción que entran a competir por el funcionamiento, permanencia y existencia dentro de un espacio territorial definido.

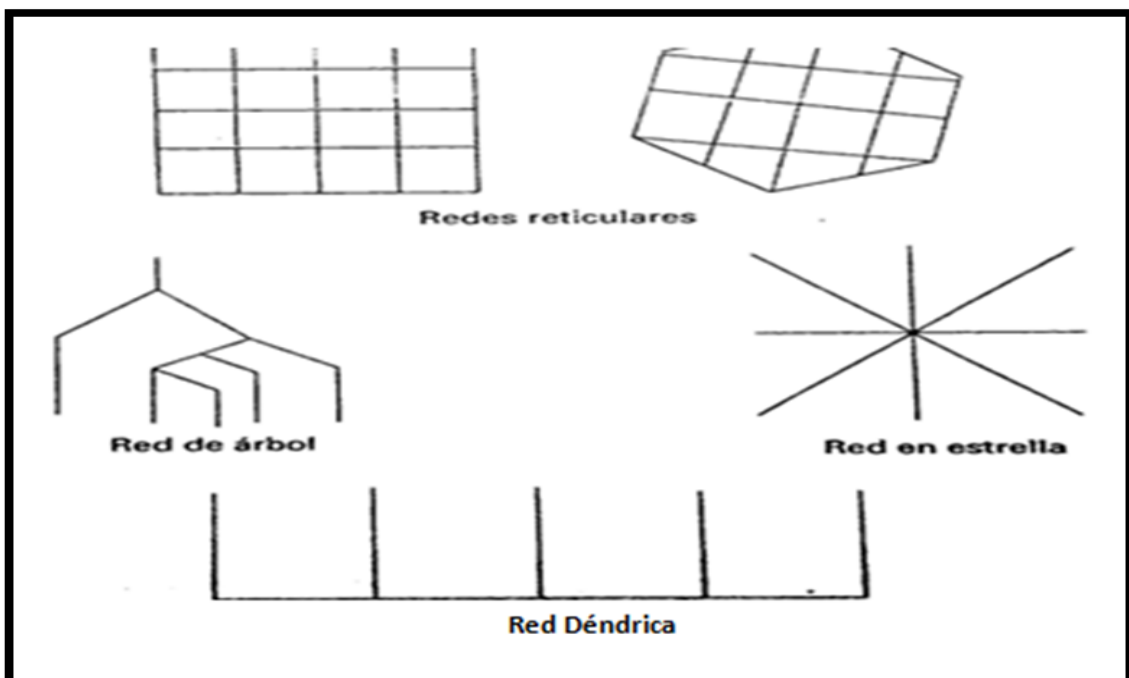
Zárate y Rubio (2005) puntualiza en la movilidad poblacional como un fenómeno geográfico que se caracteriza con múltiples formas espaciales que incluyen movimientos y desplazamientos pendulares dentro del territorio y los cuales se realizan gracias a “los modernos medios de transporte y comunicación, que tienen un importante protagonismo creciente en la sociedad, puesto que ellos posibilitan la interconexión de los lugares a escala planetaria y canalizan los flujos de mercancía, personas, capital e información” (Zárate y Rubio 2005, 475), los mismos que para poder desplazarse generan la incorporación y reestructuración de nuevas redes de transporte que de paso ayudan a explicar el nivel de

desarrollo que han alcanzado las ciudades en su planificación urbana y en el modelo de sus trazados.

Es aquí de donde se parte para identificar lo que propone Zárate y Rubio (2005) con respecto a la morfología de las redes (fig. 1.3) que se generan en el territorio y las cuales son:

- Red dendrítica o lineal. - Compuesta por vías de transporte que se enlazan de manera recta y perpendicular, que generan a su paso el aislamiento e incomunicación de una parte del territorio.
- Red polar o en estrella. - Compuesta por vías de comunicación que se integran radialmente a un nodo central, reducen distancias con el fin de servir a todos los puntos nodales que se encuentran inmersos dentro del territorio.
- Red en malla o reticular. - Compuesta por varias vías que sirven a todos los espacios del territorio y que no se unen directamente a un nodo.
- Red en árbol. - Nace con la intención de unir varios flujos a un único punto y viceversa, por lo general funciona en redes de infraestructura digital y de dotación de servicios básicos como agua potable y alcantarillado.

**Figura 1. 4 La lógica espacial en la formación de las redes**

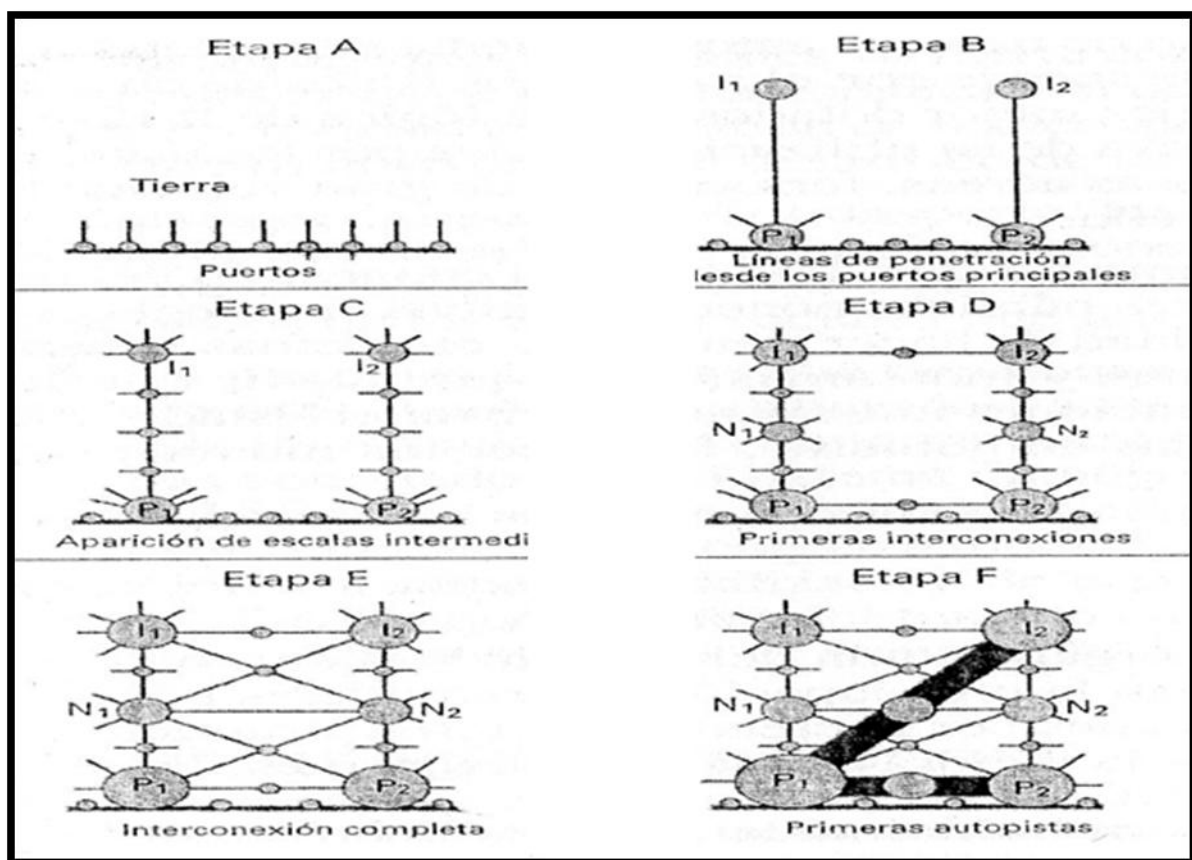


Fuente: Zárate y Rubio (2005)

## 6. Infraestructura de transporte

Realizar un análisis de estudio para conocer qué efectos de desterritorialización generan los proyectos de infraestructura vial en el territorio, nos invita a indagar sobre el ámbito central de nuestra investigación, en donde desde la historia en los países no desarrollados según lo menciona Zárate y Rubio (2005), las redes de infraestructura para transporte se han formado a través de seis etapas (fig. 1.4), que evolucionan paulatinamente acorde al desarrollo económico que presentan cada uno de los territorios adyacente e intervenidos.

**Figura 1. 5 Modelo de formación de redes de transporte, según Taafe. Morrill y Gould, 1963**



Fuente: Zárate y Rubio (2005)

La primera etapa consiste en la generación de núcleos aislados (puertos), que posteriormente actúan como los principales nodos de comunicación, comercio y transporte en la escala nacional e internacional, durante la segunda etapa, se comienza con un modelo de planificación en trazos de "líneas de penetración, que relacionan ciertos núcleos interiores del territorio con los puertos mejor equipados" (Zárate y Rubio 2005, 502) con el fin de ampliar

sus áreas de influencia e iniciar con un potencial crecimiento de desarrollo económico. En la tercera etapa aparecen ya las escalas intermedias en donde los puertos mayores empiezan a ampliar sus *hinterland's* a costa de los más pequeños, para de esta manera desarrollar simultáneamente “pequeños núcleos de población en los ejes principales” (Zárate y Rubio 2005, 502). En la cuarta etapa aparecen las primeras interconexiones en donde comienzan a surgir ciertas vías de expansión para las urbes. Durante la etapa quinta, “se produce la interconexión de los principales nodos urbanos y se construyen líneas secundarias a modo de ramales” (Zárate y Rubio 2005, 502) para iniciar con los enlaces laterales.

Es así que los nuevos núcleos urbanos y otros nodos de comunicación favorecen los intercambios y la especialización económica dentro del territorio, finalmente en la última etapa de las redes de transporte aparecen las primeras autopistas, en donde “se multiplican las conexiones y se mejoran las infraestructuras, de forma que la nueva red de transporte se hace densa y jerarquizada” (Zárate y Rubio 2005, 501-502). Los ejes principales alcanzan su mayor desarrollo y surge una red urbana también jerarquizada, en concordancia con los núcleos de población de distinta escala que han ido incrementándose.

La historia del crecimiento de las ciudades aparece como el lienzo en donde se puede observar cómo las redes de infraestructura urbana en conjunto con el transporte han generado constantes cambios, en las dimensiones políticas, económicas, sociales y espaciales que interactúan dentro de su territorio, concluyendo así en que “la infraestructura para el transporte asegura a su vez la interacción espacial entre ciudades y territorios a diferentes escalas puesto que se comportan como indicadores económicos por su relación con el grado de desarrollo económico social y actúan como indicadores geográficos por su carácter transformador del espacio” (Zárate y Rubio 2005, 475).

Parafraseando a Harvey (2007), las infraestructuras físicas de transporte espacialmente fijas e inmóviles (puertos, aeropuertos, sistemas de transporte) se presentan en el territorio como un requisito para liberar otras formas de capital y trabajo que aportan a generar un movimiento espacial más fácil y directo. Las inversiones en el transporte son atraídas hacia los nodos urbanos más jerarquizados tanto por su poder político – administrativo como especialmente por su poder económico porque es ahí en donde son más rentables, generando una fuerza centrípeta poderosa de inversiones geográficas desiguales que en el sistema de transporte alimenta más el desarrollo geográfico heterogéneo dentro del territorio (Harvey 2007, 41).

## 7. Geografía escalar

El escenario de estudio de la presente investigación se centra principalmente en la interacción de las escalas de poder que existen dentro del territorio, por lo que es necesario abordar principalmente el concepto geográfico que encierran las escalas territoriales; las mismas que en los últimos años manejan un concepto diversificado y que han ganado profundidad teórica, puesto que han evolucionado de ser entendidas desde la idea tradicional de tamaño y orden de magnitud a la idea de escalas como nivel jerárquico; en el sentido de ser un territorio provisto de más o menos poder, en donde a medida del desarrollo tienden a evolucionar a dos nuevos tipos de escala: la escala como red y la escala de relación (...). La primera se concibe mejor como una red de asociaciones o de agentes sociales cuyos límites de actuación son porosos, pues no cubren enteramente todo su marco político y suelen extenderse más allá de su propio nivel, en medida de que, los agentes locales se ven influidos por los agentes nacionales (Lindón y Hiernaux 2006, 59).

En cambio, la idea de escala como relación, propuesta por Rochar Howitt (1998) citado en Lindón y Hiernaux (2006), enuncia que “cuando se cambia de escala, los elementos que se contemplan pueden ser; esencialmente los mismos; puesto que lo que cambia es la relación entre ellos y el peso relativo de cada uno” (Lindón y Hiernaux 2006, 59).

A este análisis conceptual se suma el ordenamiento territorial como un instrumento para la organización física del territorio a nivel de escala, que a su vez permite fijar...

...la discusión de la escala, como la idea de que las escalas se configuran por la participación del capitalismo moderno y que las mismas necesitan de un “anclaje espacial” para su reproducción puesto que el capitalismo es inherentemente contradictorio y se mueve entre, por un lado, la lógica de la expansión y movilidad y, por otro, la necesidad de fijación para la construcción de infraestructuras que permitan su acumulación. (González 2005, 96)

Sara González (2005), dentro de su escrito sobre la geografía escalar hace referencia a que “las escalas no son algo que nos viene dado externamente, sino que es fruto de nuestra propia interacción social (...), que a su vez se convierten en relaciones de poder, llegando a ser un medio para materializar las luchas económico-políticas” (González 2005, 100-101) de la sociedad. En el mismo escrito, González (2005) cita a Swyngedouw (1997) quién establece que “los procesos de (re)construcción de las escalas alteran y expresan cambios en la



geometría del poder social reforzando el poder y el control de algunos y limitando el poder de otros” (González 2005, 101).

A lo que Lipietz (1994) citado en González (2005), define como: “la visión de las escalas a modo de arenas de movilización de poder que permiten generar dos nociones diferentes del espacio, siendo el primero el "espacio-en-sí" el cual representa tan sólo un “momento” y un elemento de producción social, es decir, se trata de la base objetiva del espacio empírico en el que las prácticas sociales tienen lugar y están incrustadas. Mientras que el segundo, el "espacio-para-sí" implica un lugar consciente de sí mismo en términos territoriales y de objetivos estratégicos” (González 2005, 101) los cuales permiten que la planificación territorial por medio de instrumentos de organización actúe en el territorio definiendo lo que en principio se señaló como escalas de poder.

La distribución de escalas de intervención no solo son físico-espaciales, sino al contrario: de poder y dominio político – social, que apegados a tres ejes de acción como innovación, integración e inclusión, actúan como indicadores para medir los efectos del ordenamiento territorial sobre la base física de actuación del Estado y a la cual Vainer (2001) la denomina territorio, que a su vez se presenta como el lugar en donde la suma de estos componentes conforman una jerarquía de “acción política” que impulsa el poder de las escalas a un ámbito global, siendo la escala local la más importante, por cuanto destaca y promueve la aplicación de estrategias de gestión territorial que buscan por un lado “atraer y promover la competitividad de las empresas” y por otro “ofrecer una base histórica y cultural para la integración de la sociedad” (Vainer 2001, 142).

Vainer (2001), establece que los gobiernos locales tienen una capacidad extraordinaria “de cumplir de manera ventajosa las funciones tradicionales de los gobiernos nacionales en lo que respecta a la función de acumulación y de legitimación” (Vainer 2001, 142), por cuanto los gobiernos locales al ser la parte más representativa de sus mandantes conocen a fondo las potenciales y deficiencias de cada uno de sus territorios, mientras que el gobierno nacional figura como un ente articulador, organizador y distribuidor de riqueza que conoce en una escala mucho más global las necesidades que “podrían” existir en los territorios más no las que existen dentro de cada uno de ellos, lo que implica que el poder de las escalas pueden ser potenciales estratégicos de planificación y ordenamiento territorial por parte del estado

nacional pero a su vez, las mismas son responsables de inequidad y desorden dentro de las pequeñas escalas que se contraponen a la actuación de su poder.

## **8. Región**

Después de la discusión establecida entre la conformación de escalas y su poder, también la teoría de geografía escalar, permite identificar una nueva disciplina geográfica en el estudio del territorio en donde el Estado pasa de ser entendido como un todo concentrado de dominio y poder a un todo que se desconcentra y organiza de manera escalar a medida que las ciudades se expanden y se conectan, lo que a su vez permite identificar ya no solo un Estado - Nación, sino también, Ciudades – Región y que son aquellas que se forman de un conjunto determinado de localizaciones (ciudades) que cumplen un rol específico dentro del desarrollo territorial.

Para Boisier (2006), la conceptualización de Ciudad – Región,

Se entiende como el territorio que contiene en sí mismo, un conjunto de subsistemas de cuya articulación y direccionamiento, surge una complejidad evolutiva capaz de generar tanto crecimiento económico como desarrollo social en las urbes. Contiene un lugar central que funciona como una ciudad-global de primera clase, que articula un sistema de ciudades secundarias y que actúa como nodo emisor y receptor de procesos de intercambio entre la región y el mundo (Boisier 2006, 178)

Hablar de “subsistemas” es hablar de una organización e interacción político, económica y social dentro de cada circunscripción territorial y los cuales que al materializarse sobre el territorio dan paso a la producción de transformaciones espaciales en las ciudades, generando con ello que la nueva característica urbana adoptada por las urbes, permitan la unión de las mismas con el objetivo de conformar nodos urbanos de poder y capital que complementan al funcionamiento de las nuevas ciudades región, denotando con ello lo que bien cita Boisier (2006) en referencia a los “enlaces regionales” que reflejan la unión en todas las direcciones de “ciudad dominante con ciudad dominante y sub-centro con sub-centro” (Boisier 2006, 173)., lo que permite determinar que los “límites de la región” (Boisier 2006, 173), vayan más allá de una postura espacial y física hacia una postura de “relaciones económicas expresadas por enlaces de Estados con avanzados modelos de desarrollo económico” (Boisier 2006, 173).

Por su parte Chiarella (2010), determina que “la delimitación territorial de una región puede ser vista como una manera de «clasificar el territorio» en función de un conjunto de variables, que pueden ser homogéneas o heterogéneas” (Chiarella 2010, 86) y que permiten enmarcar dentro del estudio de la geografía regional el punto de partida para delimitar a la región como “una porción de la superficie terrestre con características físicas, humanas y culturales” (Delgado 2003, 24) que contribuyen a generar un mayor nivel de desarrollo para el ordenamiento territorial de los Estados. A estas características Boisier (2006) suma “las innovaciones tecnológicas y el mejoramiento de la infraestructura para el intercambio, los beneficios de la concentración se extienden conformándose regiones urbanas extendidas, (...) que sobrepasan las fronteras de “lo construido” y dan lugar a las ciudades-región, donde se estructuran sistemas de asentamientos humanos de distinta jerarquía y rol” (Boisier 2006, 175).

Definir los conceptos básicos de las teorías planteadas en el presente capítulo finalmente nos invita a entender e identificar la base material para todo proceso urbano de transformación y a la cual se le denomina como “territorio”, el mismo que se compone de una serie de subsistemas basados en cuatro dimensiones de poder y control como son: económico, político, social y natural que coexisten en un recorte temporal de espacio-tiempo y que gracias a sus procesos de interacción “espacio – material”, “centralizada o difusa”, permitirán entender en el desarrollo de la presente investigación cómo las mismas generan procesos de Desterritorialización y Reterritorialización del espacio habitado. Adicional a ello, el relacionar la dialéctica de la producción social del espacio y del poder de las escalas sobre el territorio, permite identificar como algunas porciones del mismo reflejan una personalidad de jerarquía y rol en base a sus “características físicas, humanas y culturales” (Delgado 2003, 24) que contribuyen a delimitar las características de la escala de estudio propuesto.

Como se ha mencionado a lo largo de esta sección, hablar de ciudad, principios organizadores de la misma, vinculación con el transporte y la movilidad, genera la necesidad de reconocer el lugar en donde se instalan todos los elementos que componen el espacio y al que se lo denomina “territorio”, que según como lo conceptualiza Rodrigo Borja (1997), “es la base física sobre la cual el Estado asienta y desenvuelve su actividad, sintetizando así, que el entorno físico y la relación jurídica del mismo, va más allá del espacio de soberanía estatal o de una circunscripción político-administrativa” (Borja 1997, 933).

## Capítulo 2

### El reconocimiento de los efectos entre el proceso de desterritorialización e infraestructura vial.

#### 1. Estado del arte: Desterritorialización e infraestructuras viales

Las investigaciones realizadas sobre procesos urbanos de desterritorialización y los impactos de infraestructuras viales en el territorio se dan en un recorte temporal que abarca la última etapa del siglo XX e inicio del siglo XXI, como resultado de decisiones políticas trascendentes en cuanto al ordenamiento territorial de grandes áreas urbanas y como efectos inherentes de los procesos de globalización. Los ejes de estudio que aborda la presente investigación enfocan un análisis por separado de varios casos de estudio a nivel de Latinoamérica y Europa, en donde autores como Soletto (2015) enfoca su investigación en los modelos de desarrollo, unificación y desterritorialización como importantes vectores de transformación en el espacio urbano. Continuamente se abordan los estudios realizados por Kleiman (2013), quién conceptualiza los efectos que generan los grandes proyectos de infraestructura sobre la configuración urbana de la ciudad Latinoamericana abordando el caso de Brasil.

A su vez, a los ejes de estudio referidos se suma el caso analizado por Durán (1999), que hace referencia a las áreas rurales que se desterritorializan en el espacio Europeo a causa del impacto de las demandas colectivas, política y económicas en busca del llamado desarrollo local, por lo que no se puede dejar de lado otra perspectiva de estudio enfocada por Fernández (2014), acerca de “la gestión del desarrollo regional y rural: entre el territorio y la Desterritorialización”, para finalmente confluir en “el estudio temporal de procesos de desterritorialización en la configuración metropolitana de Buenos Aires”, abordado por Vidal Koppmann (2011), quién enfoca su eje analítico en la nueva fase del urbanismo privado.

Para Soletto (2015), las ciudades deben ser accesibles apenas y sin esfuerzo, es decir ciudades que se vinculen al ordenamiento territorial de una manera más integrada y nada excluyente, sin embargo, el objetivo de buscar un modelo de desarrollo integral dentro del territorio ha olvidado los impactos que surgen al vincular unas regiones con otras por medio de infraestructuras viales, que a su paso fraccionan al territorio y a la ciudad, haciéndolas más expansivas y a la vez más inaccesibles, generando así nichos de desigualdad entre la sociedad

y espacios desterritorializados desde la perspectiva física (actividad económica localizada) y social (identidad) de la escala (Soletto 2015).

Soletto (2015) al respecto social y espacial, vincula estrechamente la relación de la teoría del crecimiento económico con el desarrollo urbanístico y el incremento de problemas ambientales en los núcleos de crecimiento poblacional, por cuanto el incremento demográfico genera la necesidad de habitabilidad y consumo de suelos urbanos, urbanizables y aquellos no urbanizables, los mismos que son considerados como suelos de producción o fértiles; lo que genera “la contaminación de suelos y aguas subterráneas, deforestación, contaminación del aire y un mayor uso de los recursos naturales” (Soletto 2015, 217).

Parafraseando a Soletto (2015), se reafirma que la práctica urbanística enfatiza en que la nueva localización de las actividades del capital y la sociedad, crean polígonos especializados que cumplen una sola función dentro del territorio y que se localizan crecientemente alejados entre sí, lo que se convierte en un proceso desigual de movilización, puesto que “las mayores distancias a recorrer exigen más desplazamientos que acaban reclamando nuevo espacio a devorar y desterritorializar, como un resultado significativo de que todo es un proceso de alejamiento de usos en la creciente expansión del espacio urbano” (Soletto 2015, 206), que en consecuencia genera un alto grado de segregación espacial a nivel de escalas tanto nacionales, locales y de barrio, en esta última es en donde se hacen más evidentes las barreras que se generan, puesto que en muchas ocasiones “las brechas de desigualdad se presentan tan infranqueables tan solo al analizar las dos aceras de una misma calle” (Soletto 2015, 206).

De modo que tomar una visión general de los efectos que generan los modelos de desarrollo, unificación y de desterritorialización en el territorio, plantea que cada intervención urbanística vial, responde a una lógica económica de acumulación y desposesión, que genera efectos diferentes en cada nivel de escala que interviene.

Kleiman (2013), destaca su teoría sobre los aspectos positivos de la inversión en autopistas construidas, puesto que las mismas cambian aspectos de accesibilidad y distancia espaciotemporal en temas de movilidad, a su vez reducen barreras de comunicación entre los lugares y permite una conexión más fluida y rápida (Kleiman 2013, 12). Los impactos que genera la incorporación de rutas de conexión urbana cambian la accesibilidad binomial de la distancia por el espacio y por el tiempo que de una u otra manera ayudan a determinar los

cambios en la movilidad social, en la ocupación de bienes raíces residencial y comercial de los nuevos barrios que se crean y de sus regiones adyacentes.

Kleiman (2013) sostiene, la idea de que las construcciones de carreteras modernas revelan, por un lado, la absorción de una tipología de rutas con sofisticación técnica, modelos importados, introducción de la estructura intra-urbana con el fin de controlar y moderar el tráfico por carretera hacia caminos y carreteras interurbanas, regional, nacional o incluso internacional, y por el otro, como se ha señalado, generan una urna desigual de distribución en el espacio urbano. (Kleiman, 201, 1603-1612) que permite desbloquear partes de la ciudad de las necesidades del capital en su nuevo patrón de acumulación.

Blanco (1999) en su estudio acerca de Transporte y espacio urbano en Buenos Aires mantiene que los procesos de reorganización espacial en base a una estructura vial definida implica la aparición de algunos fenómenos urbanos como son: “variación de las condiciones locacionales de las actividades económicas, nuevos modelos de expansión suburbana, renovación de áreas ya consolidadas de la aglomeración y la consolidación de nuevas pautas de consumo” (Blanco 1999), lo que influye en que el rol del Estado tenga que formular o implementar estrategias diferentes para la organización y administración del territorio, en donde “la infraestructura de transporte juega un papel importante en la movilización de los cambios locacionales de actividades, usos y habilitación del suelo urbano y suburbano” (Blanco 1999).

Bellet, Logroño y Casellas (2010), realizan un análisis sobre la infraestructura de los proyectos integrales de alta velocidad realizados en España, los mismo que brindan una visión general de como la incorporación de infraestructuras genera transformaciones socio-territoriales tanto en organización espacial como en las nuevas características que adquiere el territorio con el funcionamiento de los corredores urbanos y de transporte generados, los cuales influyen directamente en todas las escalas localizadas en función de su trazado, es decir desde el lugar de parada inicial, el barrio, el sector como tal y por consiguiente las escalas locales, regionales y hasta metropolitanas que interactúan a través de este eje de conexión, promoviendo con ello a su vez que “exista un aspecto transversal presente en todas ellas y que ayudan a la organización socio-funcional del territorio y a que las dinámicas de movilidad sean inmediatas” (Bellet, Logroño y Casellas 2010, 147)

En el estudio de la desterritorialización Vidal Koppmann (2011) en efecto, aporta a la idea de que los corredores viales se presentan dentro del espacio urbano como elementos de organización territorial, comprendiendo que son una “cuña de riqueza”, en donde la dinámica inmobiliaria urbana genera sus efectos más importantes, destaca también que la fuerte inversión de capitales en megaproyectos, liderarán el proceso de expansión de este eje de urbanización en las ciudades. Por lo que los efectos desterritorializadores que tienen este tipo de proyectos incentivan en algunas de las ciudades impactadas la generación de acciones estatales de desarrollo urbano y otras consecuencias directas de la iniciativa de los actores privados, lo que ha vinculado el surgimiento de un nuevo urbanismo privado y monopólico.

Durán (1999), realiza un abordaje teórico de “los procesos de crecimiento económico y modernización que se presentaron en Europa con mayor intensidad durante las décadas que sucedieron a la Segunda Guerra Mundial y que conllevaron con elevada frecuencia, un declive de las comunidades rurales y una considerable reducción de su población, que sin duda dio paso a la existencia de “un alto grado de desterritorialización de las relaciones sociales y de la identidad colectiva e individual” (Durán 1999, 2-3), de modo que la Desterritorialización en las comunidades rurales llega a ser entendida como un proceso de transformación que surge de la acción de la mano de la globalización y por ende de la presencia inherente del mercado, mas no de “la voluntad de los actores sociales endógenos de estos territorios” (Durán 1999, 2-3).

Finalmente aparece con una nueva temática Fernández (2014), quién hace referencia en su estudio sobre “la gestión del desarrollo regional y rural: entre el territorio y la Desterritorialización” a que el “cambio regional” anclado al gran desarrollo económico que acompaña a los procesos de globalización se ve condicionado al estar entrelazado a su vez con un proceso de interacción interescalar en donde aparecen nuevos actores políticos y sociales que deciden los nuevos modelos de gestión y administración del territorio, en muchos casos sin conocerlo específicamente, y como resultado de ello se genera la efervescencia de fenómenos y procesos urbanos que desterritorializan el espacio habitado de las escalas locales urbanas y rurales (Fernández 2014, 53).

Los estudios realizados sobre proceso de desterritorialización caracterizan a profundidad fenómenos de tipo social, que poco a poco van interactuando con efectos que tiene la economía en la espacialidad del territorio, abordar una temática muy poco explorada en

cuanto la investigación planteada, permitirá redefinir, descubrir y revelar cuáles son las dimensiones y características territoriales que emergen del proceso de desterritorialización en el entorno de estudio seleccionado y con lo que se propone llegar a verificar que factores inciden en la profundización de sus impactos, puesto que no se puede dejar de lado que uno de los grandes vacíos que se aborda es que la Desterritorialización, es una variable que si bien no es cuantificable con un indicador directo de acuerdo a su definición y connotación dimensional, la misma se puede asociar a la interpretación de fenómenos urbanos ligados a los efectos que se generan en el territorio. Tal es el caso de analizar fenómenos urbanos como: a) fragmentación espacial, b) movilidad social, c) disminución de flujos directos, d) déficit de conectividad vial, etc., debido a que los mismos de una u otra manera condicionan la interacción y construcción social en el espacio.

En base a lo citado, se plantea trabajar sobre regularidades empíricas desarrolladas sobre el espacio y que centran el punto de partida de análisis en subtemas como: i) la planificación estratégica nacional del Ecuador, que permite identificar las características que engloban la clasificación de escalas territoriales dentro de la nación, su distribución en el espacio y así también el poder de “acción política” que encierran cada una de ellas y ii) la incorporación de grandes proyectos de infraestructura vial sobre el territorio, los cuales se materializan en el espacio territorial con el fin de conformar redes urbanas de integración e interconexión regional, generando a su paso nodos focalizados de transformación económica y social en las escalas más pequeñas del territorio y que de cierta manera promueven la fragmentación y polarización del espacio habitado en cada área geográfica de la región.

## **2. Análisis empírico del eje de estudio**

Hablar en un idioma de escalas territoriales permite abordar el tema de estudio desde el factor que incide a la creación de las mismas como es el caso de la planificación estratégica territorial, la cual define a la escala regional como el escenario propicio para la materialización de planes de ordenamiento territorial y para la conformación de la sede del discurso de acción de nuevas y mejoradas políticas públicas sobre el territorio, puesto que buscan conseguir una mayor cohesión y equidad social dentro de la nación, trayendo consigo todo un proceso de transformación socio-espacial en el contexto de las escalas más pequeñas de los centros urbanos regionales del Ecuador.



En función a lo expuesto, el estudio de caso seleccionado centra su punto de anclaje en la descripción de la escala local del centro urbano regional del cantón Latacunga, por ser la escala de acción y poder político que planifica el modelo de desarrollo de las micro escalas que la componen y que para el caso de análisis están representadas por escala parroquial de Tanicuchi- sector Lasso, en la cual se podrán identificar los efectos que genera la reestructuración de la red vial de integración nacional del período 2008 – 2015, sobre su espacio geográfico. Por tal razón comenzaremos por describir las siguientes escalas: a) Escala regional, b) Escala Local y c) Escala parroquial.

## **2.1 Escala Regional**

El desarrollo económico que ha conseguido el estado ecuatoriano a lo largo del tiempo ha implicado que sus grandes hitos de inversión sean: la incorporación de importantes proyectos de infraestructura de comunicación y transporte como: puertos de vinculación internacional, aeropuertos y grandes carreteras, las mismas que han permitido un proceso de cohesión e integración territorial a nivel de escalas.

Durante los años de bonanza que sucedió al Ecuador con el “boom” bananero y petrolero de los años 60 y 90 respectivamente, el estado aumento notablemente el gasto e inversión pública, especialmente destinado a la construcción de carreteras, lo que generó una menor y mayor integración nacional a diferentes escalas territoriales. “Una de las primeras carreteras asfaltadas resultado de este poderío económico fue la carretera asfaltada Latacunga- Quevedo – Manta, construida en el velasquismo con la importancia de unir la costa y la sierra ecuatoriana” (Acosta 1995, 102-103). De lado se conoce que:

La infraestructura vial en el Ecuador ha mantenido una historia de afectaciones constantes como paralizaciones, colapso de puentes y caminos, generadas tanto por el riesgo sísmico cuanto por los factores climáticos que de forma directa han incidido negativamente en el proceso de desarrollo económico y productivo del Ecuador, fomentando la pobreza y limitando el acceso a bienes, productos y servicios vitales garantizados por la Constitución. (NEVI12-MTOP 2013, 5)

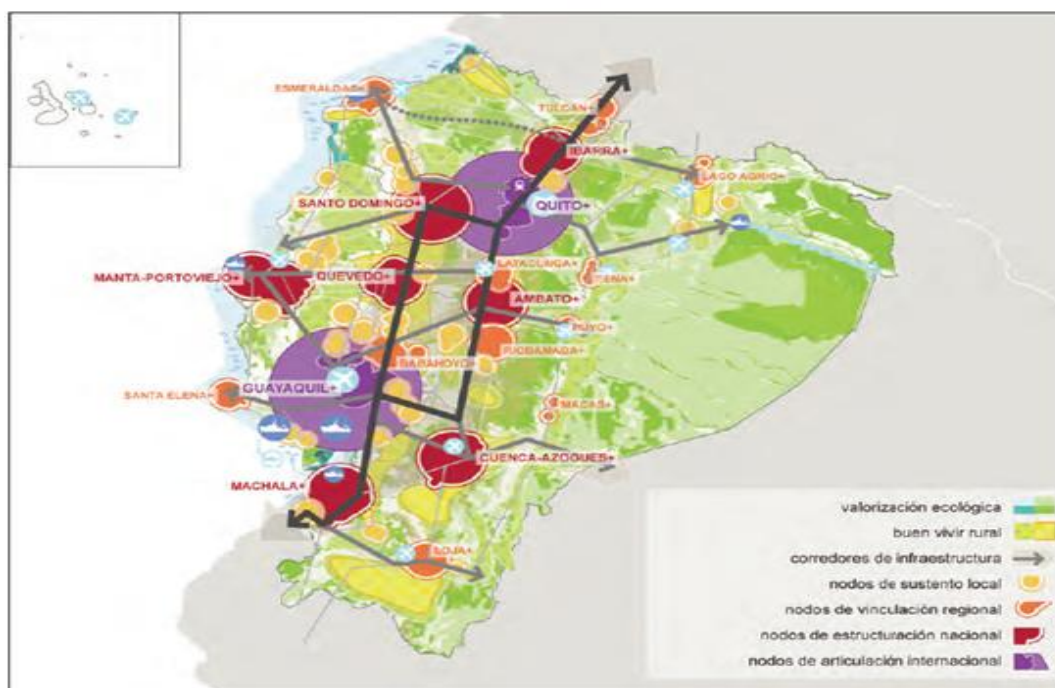
Por lo que, en busca de mejorar este tipo de afectaciones e impulsar al desarrollo económico del territorio, el Estado Ecuatoriano a través de su nuevo modelo de gobierno, crea el Plan

Nacional del Buen Vivir (2013), en el que se plantea un modelo de planificación y ordenamiento territorial por medio de la...

Estrategia Territorial Nacional, que considera el territorio como una construcción social de carácter multidimensional y dinámico; lo cual permite articular la política pública nacional con las condiciones y características propias del territorio (continental, marino e insular); por lo que a partir de la identificación de las necesidades territoriales, permite también desarrollar estrategias para cambiar las condiciones dadas y alcanzar el Buen Vivir en las distintas localidades del país (SENPLADES 2013, 354).

El objetivo principal de la Estrategia Territorial Nacional<sup>8</sup> (mapa 2.1), es promover el desarrollo y ordenamiento territorial del Ecuador, con el fin de administrar tanto los recursos físicos y naturales de la nación, los mismos que sumados con los grandes proyectos de inversión y distribución de la riqueza buscan generar una mayor “articulación e integración del territorio”, a la vez, propone un modelo de planificación desconcentrado y descentralizado, para lo cual subdivide al territorio en varias escalas territoriales, las mismas que se agrupan según sus “características físicas, sociales productivas y económicas” en varias regiones y nodos de vinculación regional.

**Mapa 2. 1 Expresión Gráfica de la Estrategia Territorial Nacional**



Fuente: SEMPALDES 2013

<sup>8</sup>SENPLADES 2013. *Plan Nacional del Buen Vivir. SN Desarrollo, Plan Nacional del Buen Vivir. Quito.*

De tal modo que dentro de la organización del territorio se pueden identificar cuatro niveles jerárquicos de escala y los cuales se determinan en base al porcentaje de población urbana y a las actividades productivas y sociales que se desenvuelven en cada una de ellas, siendo su categorización en nodos urbanos de: a) sustento local, b) vinculación regional, c) estructuración nacional y d) articulación internacional.

En este contexto de análisis se coloca sobre la mesa discusiones teóricas que enfatizan el accionar del “Plan Nacional del Buen Vivir” que define claros campos de acción y que se describen en el territorio como:

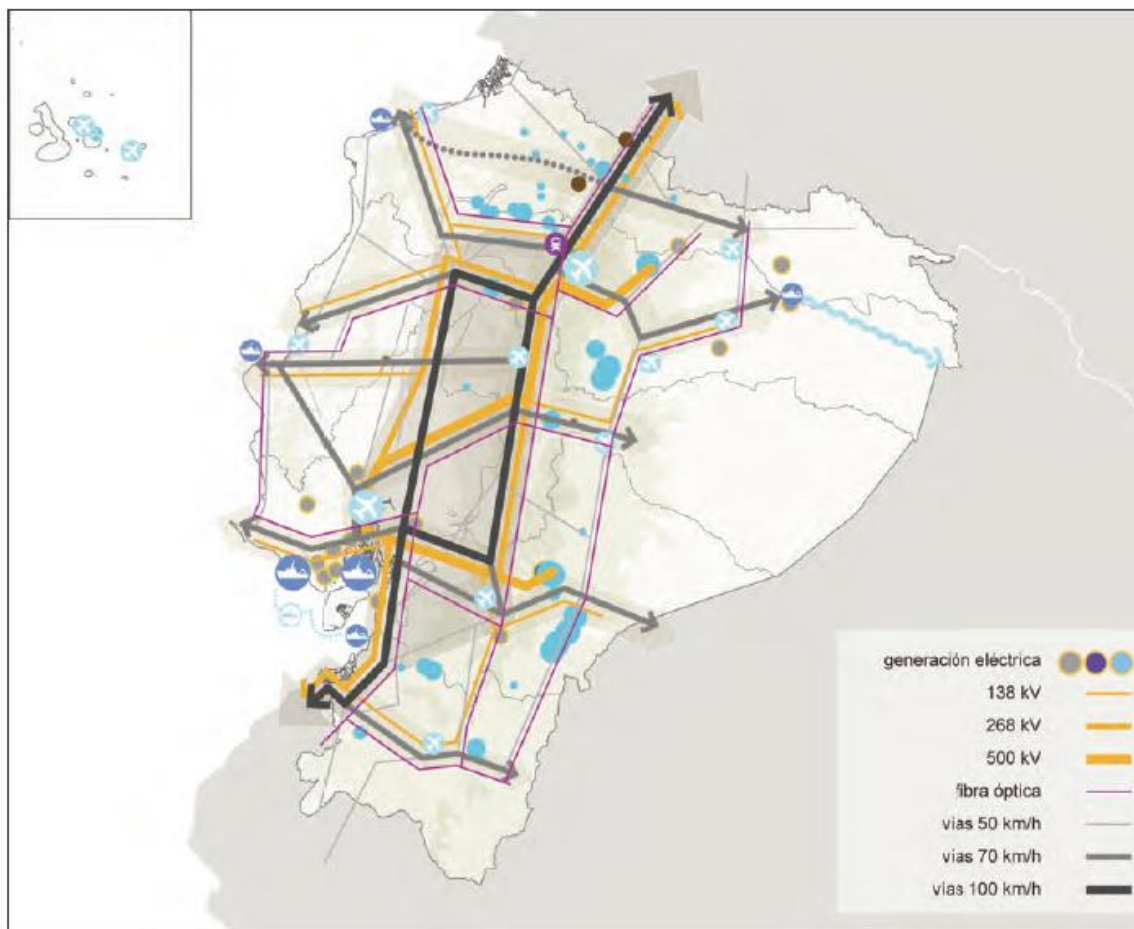
- Generar una red de asentamientos humanos. Con el fin de ordenar a nivel de escala y funciones el territorio nacional por cuanto “los asentamientos humanos reflejan el modelo de desarrollo que la región ha consolidado a lo largo de la historia” (SENPLADES 2013, 358), gracias a los procesos de interacción que existen entre ellos, se presentan como los indicadores cuantificables de los efectos de la nueva planificación territorial sobre su espacio habitado.
- Promover la sustentabilidad ambiental en el territorio. Tiene por objeto mejorar y controlar en base al análisis funcional del territorio, “el uso de las tierras, la ocupación del territorio y la conservación de la naturaleza” (SENPLADES 2013, 363), tomando en cuenta que a medida que los centros urbanos crecen y se expanden, estos a la vez se convierten en grandes consumidores de los recursos físicos-naturales del territorio.
- Actuar bajo fundamento económico en un nuevo modelo de matriz productiva. Busca generar una estructura económica productiva e inclusiva a nivel del territorio, con el fin de incorporar y desarrollar nuevos usos en el territorio, que garanticen el desarrollo y fortalecimientos de los asentamientos humanos, en donde su rol sea adquirir “especialidades diferentes que se complementan entre sí (...) y que permitan que en el territorio se generen economías de aglomeración en red” (SENPLADES 2013, 365 - 368).
- Finalmente Reducir las brechas de desigualdad. Enfoca una planificación que centra su actuar en una mejor redistribución de recursos tanto físicos como económicos, al generar un proyecto de integración regional que vincule a todos los centros poblados del territorio y los inserte de una u otra manera en una dinámica económica activa.

De acuerdo con el análisis territorial, se busca conjugar lo espacial con lo funcional, a fin de identificar oportunidades de desarrollo económico, político, natural y social en cada unidad de

escala territorial, para garantizar un hábitat sostenido, equilibrado y ordenando en función de su crecimiento territorial. Por lo que:

El modelo territorial actual representa la interrelación de los procesos sociales y económicos que se desarrollan en el país, así como la articulación y la movilidad a través de redes de vías de comunicación, principalmente terrestres, que enlazan a los asentamientos humanos (SENPLADES 2013, 357) – (mapa 2.2)

### Mapa 2. 2 Corredores jerárquicos de infraestructura de movilidad, conectividad y energía del Ecuador



Fuente: SEMPALDES 2013

A partir del “Plan Nacional del Buen Vivir”, las redes de vías de comunicación terrestre en el Ecuador se conocen como: “Red Vial Nacional”, “Red Vial Estatal” denominada E35, vías colectoras que corresponden a la “Red Vial Provincial” y vías de carácter local que están circunscritas dentro de la “Red Vial Cantonal”.

## 2.2 Escala local – Cantón Latacunga

El Cantón de Latacunga, es la cabecera cantonal de la Provincia de Cotopaxi, limitada geográficamente al norte, con el Cantón Mejía (Pichincha), y Sigchos, al sur, con el Cantón Salcedo y Pujilí, al este, con el Cantón Tena y Archidona (Napo) y al oeste, con los cantones Sigchos, Saquisilí y Pujilí (GADMCL-PDOT 2016), se divide territorialmente en 15 parroquias, cinco de característica urbana y diez parroquias rurales. (Ver tabla 2.1)

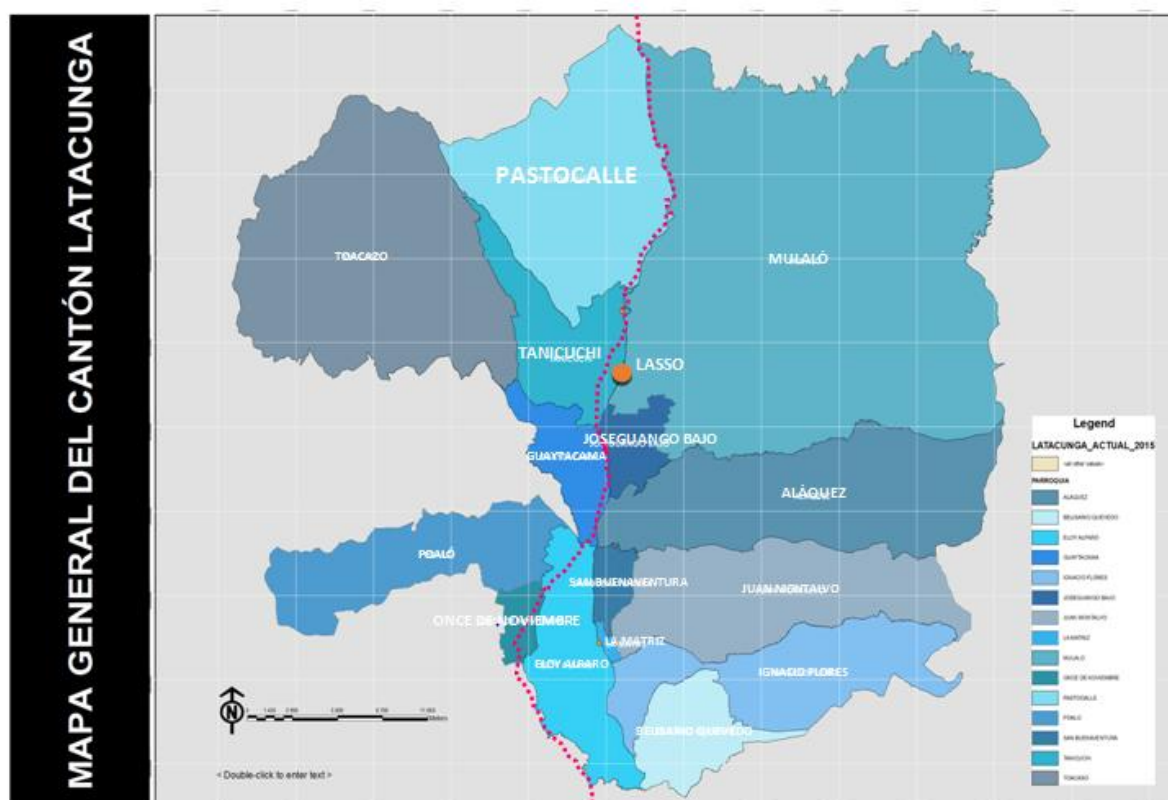
**Tabla 2. 1 Parroquias urbanas y rurales del cantón Latacunga**

<b>PARROQUIAS URBANAS</b>	Eloy Alfaro
	Ignacio Flores
	La Matriz
	Juan Montalvo
	San Buenaventura
<b>PARROQUIAS RURALES</b>	Tanicuchi
	Joseguango Bajo
	Aláquez
	Guaytacama
	Mulaló
	Poaló
	San Juan de Pastocalle
	Once de Noviembre
	Belisario Quevedo
	Toacaso

Fuente: GADMCL-PDOT 2016

Su ubicación estratégica como centro urbano regional contempla en su sistema vial el eje de la Red Vial Estatal (mapa 2.3), que fragmenta a la ciudad en dos espacios urbanos en proceso de consolidación, identificando a lo largo de este eje vial, la localización de las principales actividades económicas características del cantón como son: agricultura, ganadería e industria, es por esta razón que dentro de la planificación estratégica nacional, Latacunga cumple un rol específico dentro del territorio, puesto que se estructura como un centro de intercambio regional que dota a su territorio con una característica principal de industrialización de primer orden.

**Mapa 2. 3 Mapa de ubicación geográfica del cantón Latacunga**



Fuente: Mapeo realizado en base a *shape* del GADMCL

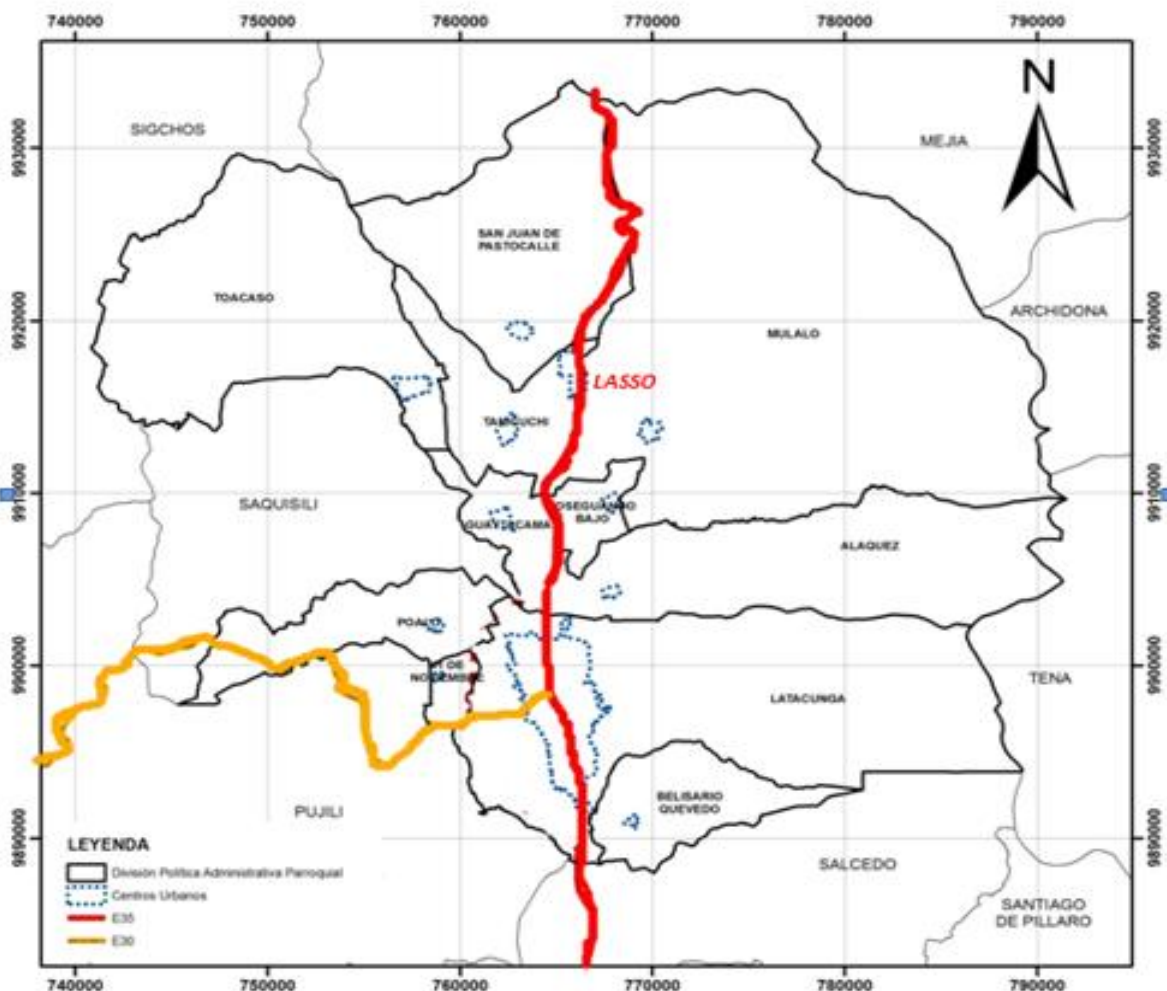
Actualmente el cantón Latacunga, contexto macro de nuestra investigación, presenta una condición territorial particular, ya que al estar ubicado como un nodo central dentro de la Red Vial Estatal cuenta con “un entorno ambiental rural que se degrada progresivamente” (Tapia 2007, 47), como consecuencia de los nuevos procesos de urbanización y especialmente a causa de las nuevas estrategias de planificación territorial por parte del estado, las cuales se materializan con la incorporación de nuevos proyectos de integración e infraestructura vial que forman parte de la Red Vial Estatal, así como el caso del nuevo Paso lateral Lasso - Latacunga y el Paso Lateral Latacunga – Ambato.

En este apartado es preciso enfatizar que la degradación del entorno rural, se presenta como una problemática de carácter espacial que no solo es consecuencia de la materialización del capital sobre el territorio con la construcción de grandes obras de infraestructura, sino también de la existencia de agentes físicos como las grandes escorrentías en época invernal y a su vez el impacto del riesgo volcánico que representa el volcán Cotopaxi sobre la zona, lo que genera a su paso un consumo considerable de las capas del suelo y a lo cual también se suma la gran explotación y producción agraria con elementos químicos que a lo largo del tiempo

han ido erosionado y debilitando el suelo de característica agrícola de las áreas rurales asentadas al borde del eje vial.

La red vial cantonal de la ciudad Latacunga (mapa 2.4), está constituida desde la época de la colonia por la vía Panamericana E35 (RVIN) que aparece como el principal eje vial de integración físico espacial entre Latacunga y los próximos centros urbanos regionales en orientación al sur del territorio como es el caso de Ambato y Riobamba y al norte con la ciudad de Quito. El eje vial de la Panamericana E35 divide físicamente al cantón en dos áreas de ocupación y alrededor del cual se localizan varios centros poblados pertenecientes en su mayoría a las 15 parroquias entre urbanas y rurales del cantón Latacunga.

**Mapa 2. 4 Red vial estatal en el cantón Latacunga**



Fuente: GADMCL-PDOT 2016

### **3. Delimitación del caso de estudio – Escala parroquial**

La acumulación de fenómenos urbanos activados en las ciudades, determinan la presencia de procesos urbanos focalizados en varios puntos de acción en la ciudad y particularmente para nuestro caso de estudio en la escala más pequeña de la escala local del cantón Latacunga, que para el efecto es el sector de Lasso que pertenece a la parroquia rural de Tanicuchi y es en donde se sistematizan procesos urbanos de transformación territorial en tres dimensiones: espacial, económica y social.

En la delimitación de nuestro caso de estudio, se podrá determinar cuáles han sido los fenómenos urbanos de desterritorialización que afectaron al centro poblado del sector de Lasso durante la gran época de transformaciones territoriales a causa de la reforma agraria, el “boom” petrolero y bananero que afrontó el Ecuador durante el período comprendido entre los años 60 y 90, así también, describir las nuevas características urbanas del sector de Lasso durante el proceso de territorialización propuesto para los años 2000 -2007 y que subsigue a la desterritorialización de los años 60 y 90, para finalmente, identificar las transformaciones espaciales, económicas y sociales que acompañan a la reestructuración de la red vial de integración nacional del período 2008 – 2015, con la presencia de nuevos fenómenos urbanos de desterritorialización dentro del espacio habitado del sector de Lasso.

#### **3.1 Delimitación geográfica -parroquia Tanicuchi**

Tanicuchi, es una parroquia rural del Cantón Latacunga que se ubica a 20 kilómetros al noroccidente de su cabecera cantonal, tiene entre sus poblaciones al barrio Lasso, que dentro de la trama urbana parroquial se presenta como un eje importante de comunicación nacional, por cuanto su centro poblado goza de la presencia de una de las primeras paradas del ferrocarril del Ecuador y la vía panamericana E35. Por su ubicación geográfica se encuentra localizada en una zona plana que mantiene una pendiente moderada.

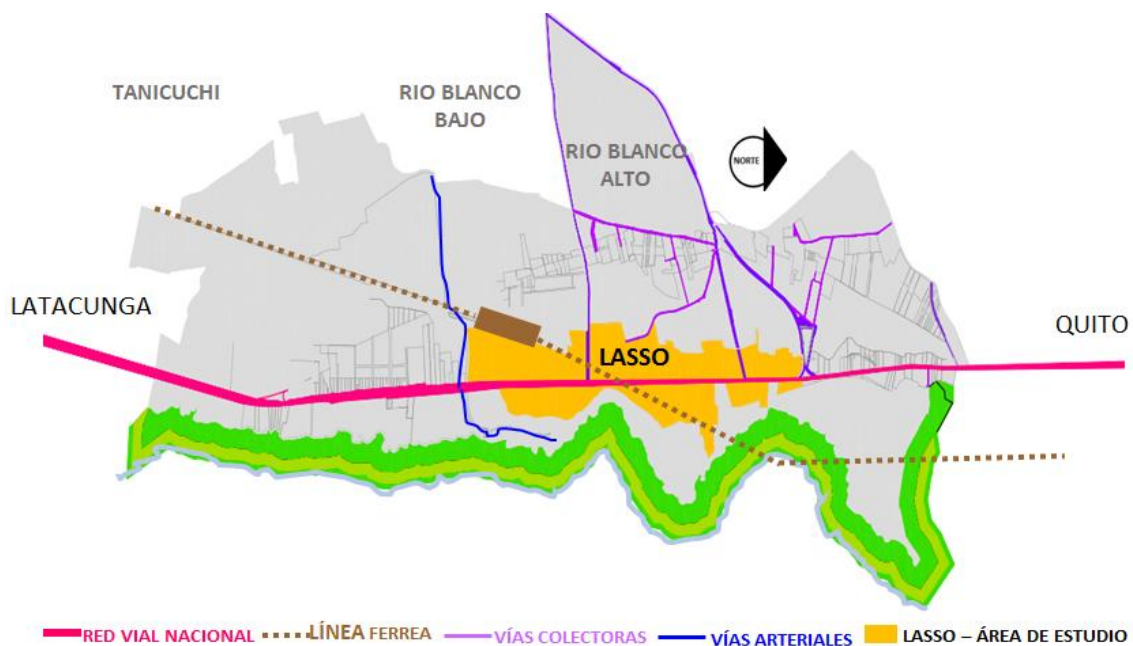
La parroquia de Tanicuchí se encuentra organizada por 28 barrios rurales, en donde dos de ellos se encuentran inmersos en el dialogo de la presente investigación, tal es así que el sector del Barrio Lasso, objeto específico de estudio, es una división territorial que forma parte de la cabecera cantonal de la parroquia rural de Tanicuchi, es uno de los principales espacios afectados por la reestructuración de la red vial de integración nacional, por cuanto al estar presente como eje de flujo directo y de conexión entre las regiones territoriales, denota una



transformación socio – territorial con impactos importantes que nacen desde la gran escala a nivel regional y que finalmente se superponen a una escala menor denominada local y barrial.

El sistema vial de esta escala territorial (mapa 2.5), es un elemento constituyente de las actividades que los habitantes de la parroquia realizan dentro y fuera del territorio, sin embargo la capacidad de movilidad tanto interna como externa dentro de la Parroquia de Tanicuchí tanto en su área urbana como rural se ve condiciona con la presencia de la red vial de integración nacional, que se caracteriza por ser una infraestructura vial de alto tráfico y flujo constante, la misma que no presta las condiciones de conectividad peatonal de una dirección a otra, y que realmente se ha convertido en un hito de riesgo e inseguridad vial para los moradores del sector.

**Mapa 2. 5 Sistema vial del sector de Lasso – antiguo trazado de la red vial de integración nacional**



Fuente: Mapeo realizado en base a *layers* del GADMCL

Lasso, por su ubicación estratégica como núcleo de conexión de comercio y producción agrícola, gracias a la presencia en su área urbana consolidada de la estación del tren ecuatoriano y a su vez de la red vial de integración nacional, se convirtió en un barrio tradicional de las parroquias rurales del cantón Latacunga que hasta antes de la intervención para la reestructuración de la red vial de integración nacional vivía del comercio formal y

continuo gracias al gran flujo dinamizador de capital que recorría el país de norte a sur y el mismo que se lo puede describir mediante el tránsito de paso que atravesaba este pequeño poblado y que es aquel que activaba la economía del sector por sus modos de consumo, por cuanto Lasso dentro de su límite de conformación barrial también se caracteriza por albergar y ofertar la producción de varias industria fabricantes de lácteos, embutidos, florícolas y textiles del cantón.

Con la definición del proyecto estatal para la construcción del nuevo Paso Lateral Lasso – Latacunga y Latacunga - Salcedo (fig. 2.1), con el objetivo de reducir tiempos en la conexión regional y evitar el alto congestionamiento que generaba transitar por los centros poblados de la provincia de Cotopaxi y en especial de los cantones Latacunga y Salcedo; el estado ecuatoriano por medio de la estrategia territorial propuesta en el “Plan Nacional para el Buen Vivir”, coloca en marcha el proyecto de ampliación de la vía Panamericana E35 a lo largo del eje Tambillo – Latacunga, el mismo que incorpora la construcción de una vía tipo autopista en dos tramos del cantón, el primero que parte desde el acceso norte al barrio de Lasso hasta el ingreso sur del mismo sector, para continuar con un eje vial constante y definido por seis carriles hasta la entrada principal al cantón Saquisilí, avanzando progresivamente hasta el sector de Panzaleo perteneciente al cantón Salcedo para finalmente conectar a la Ciudad de Ambato y Quito de forma directa y sin puntos intermedios de paso. Lo cual de una u otra manera ha afectado a la movilización dentro de la parroquia rural intervenida y especialmente en su barrio central como es el caso de Lasso, a lo que se suma el impacto espacial, económico y social que un proyecto de tal envergadura genera en el territorio habitado de una de las partes centrales del callejón interandino.

**Figura 2. 1 Proyecto de Ampliación Panamericana E35**



Fuente: Bosquejo elaborado en base a datos del Resumen ejecutivo vial MTOP (MTOP-REGIONAL3)

El proyecto de ampliación de la vía Panamericana E35, ha generado la evolución de procesos, fenómenos y variables urbanas sobre el territorio de estudio, por tal razón se propone trabajar en el desarrollo de una matriz de investigación comparativa, la misma que diferencia tres procesos urbanos importantes identificados en el sector de Lasso y los cuales se describen como:

- Desterritorialización (60´- 90´), referido a los procesos generados por la reforma agraria en los años 64, en donde el principal fenómeno que lo compone es la fragmentación espacial, el “boom” de exportaciones y petrolero de los años 70 que motiva la incorporación de infraestructuras viales que permitan la conexión entre ciudades medias y principales de la región, sumado a ello aparece la gran crisis económica y política que enfrenta el país en los años 90, influenciando de tal manera en el aumento significativo del fenómeno urbano de movimientos migratorios no solo a escala local, sino también a escala nacional.
- Territorialización (2000 -2007), relacionado con los importantes procesos de urbanización que sucedieron a las ciudades ecuatorianas debido al gran crecimiento económico de la época por parte del mercado y la entrada de un importante flujo de capital al país.
- Desterritorialización (2008 – 2015), como efecto de la reestructuración de proyectos de infraestructura vial de integración regional y que surgen como efecto de la nueva época de bonanza petrolera para el Estado ecuatoriano.

En este acápite es preciso mencionar que el recorte temporal propuesto, permite identificar en base a las escalas propuesta cómo se da la relación del Estado, Mercado y Sociedad dentro de cada una de ellas, puesto que durante el periodo comprendido en los años 60 y 80 el Estado juega un rol protagónico dentro de la Escala Nacional del territorio ecuatoriano, con procesos de administración de la nación, mediante los cuales formuló leyes y decretos que permitieron que la sociedad a Escala Local obtenga un espacio dentro del desarrollo económico del país. De manera continua aparece la grave crisis que afecta a la Escala Nacional del territorio en la época de los años 90 y 2000, generando así un fuerte debilitamiento del Estado, lo cual repercute de cierta manera en que el proceso de desterritorialización propuesto para esta temporalidad se profundice más sobre este nivel de escala.

A esto se suma el fuerte impacto que tuvo la dolarización en todas las áreas territoriales de la nación, que generó un gran nivel de endeudamiento del país, confluendo de manera

determinante en la pérdida definitiva del rol del Estado, pues comienza a ahondarse la inestabilidad política de la nación, existen cambios paulatinos en el gobierno, lo que impulsa a que surja un nuevo elemento protagónico para el territorio y al cual se lo denomina como mercado, que según arrojan los datos financieros de la época, a Escala Regional y Local el mercado que más rédito gana en el periodo en mención, es el de la construcción y se presenta como un gran indicador del proceso de urbanización al que se somete la Escala Regional y Local del país.

El poder del mercado hace que los cambios que transgredieron las épocas anteriores se recompongan y se asienten como nuevas territorialidades, impulsando así la expansión urbana de las urbes en el Ecuador. Finalmente, para el año 2008 con el mandato de Eco. Rafael Correa, reaparece el poder del Estado sobre el territorio, quién a través de su modelo de gestión, administra el territorio bajo una jurisdicción política y económica de inversión que busca generar equidad en la distribución de riqueza a todas las escalas territoriales que conforman la nación, continuamente promueve la descentralización del Estado a fin de tener mayor posición en el territorio y dominio sobre el mismo, generando a su paso procesos fehacientes de desterritorialización tanto de característica social y espacial, pues el Estado en este período es el principal hito fragmentado del espacio social.

**Figura 2. 2 Relación Estado mercado y sociedad**



Fuente: Bosquejo elaborado de exposición Economía Urbana (Barros, Mera y Ron 2015, Dp. 9)

## Capítulo 3

### Análisis de los efectos de Desterritorialización

El desarrollo del presente capítulo propone el análisis de los datos de investigación insertos en el diseño de la matriz del dominio del tema, la cual a través del análisis de procesos y fenómenos urbanos permite identificar qué efectos generan las redes de infraestructura vial en la escala más pequeña (barrial-parroquial) dentro de la escala local del centro urbano de vinculación regional del cantón Latacunga.

#### Matriz de dominio del tema

La siguiente matriz resume tres dimensiones temporales de investigación: **(1)** Los cambios de la Reforma Agraria de 1964 en conjunto con los impactos del “Boom” Petrolero en el Ecuador de 1972 y la grave crisis de entre los años 90 en adelante, los mismos que son evidentes en el recorte territorial realizado sobre la Escala Local del cantón Latacunga **(2)** los Procesos de Urbanización entre los años 2000 -2007 que se desarrolló en la Escala Regional y Local del país durante la época en donde el mercado financiero cobra mayor inversión y finalmente **(3)**, la época de la revolución ciudadana comprendida entre los años 2008-2015, en la cual comienza un nuevo modelo de gestión y política pública que implementa herramientas e instrumentos para ordenar el territorio mediante planes estratégicos y procesos de descentralización que generan una jerarquización más concentrada de escalas territoriales, las mismas que en el discurso planificador garantizan una distribución equitativa de cargas y beneficios en cada una de ellas, sin embargo, con base en los procesos urbanos identificados dentro de este recorte temporal propuesto, se evidencia claramente que a Escala Regional existen territorios ganadores mientras que a Escala Local existen territorios perdedores que forman parte de la escala más pequeña del territorio, que para el caso de estudio propuesto es el sector Lasso perteneciente a la Parroquia de Tanicuchi, en donde se pueden identificar dos tipos de desterritorialización “relativa”<sup>9</sup> y “absoluta”.

Por lo tanto, la temporalidad de los procesos urbanos (Ver tabla 3.1) aquí propuestos nos invitan a descubrir como en el tiempo muchos fenómenos urbanos que los componen han sido consecuencia de los cambios económicos, políticos y sociales que se generaron en el territorio

---

<sup>9</sup> “La desterritorialización relativa hace referencia al abandono de territorios creados en las sociedades y su concomitante reterritorialización, mientras que la desterritorialización absoluta se remite a su propio pensamiento, la virtualidad del devenir y lo imprevisible” (Herner 2009, 169).

y que a su vez se van materializando en el espacio urbano alterando en sí la morfología y el funcionamiento del cada lugar.

**Tabla 3. 1 Matriz de dominio del tema seleccionado**

<i>Procesos</i>	<i>Fenómenos</i>	<i>Variables</i>	<i>Indicadores</i>	<i>Tipo de investigación</i>	<i>Diseño Metodológico</i>
<b>Desterritorialización (60' - 90')</b>	Fragmentación Espacial (suelo)	Tenencia de tierra	% de tenencia de la propiedad de tierra rural.	<b>D</b>	<b>Cuantitativo</b>
	Movilidad Social	Movimientos migratorios	Ciudades de destino	<b>D</b>	<b>Cuantitativo</b>
	Zonificación	Cambios de uso de suelo	Cartografía	<b>D</b>	<b>Análisis socio espacial</b>
<b>Territorialización (2000- 2007)</b>	Incremento de infraestructura vial	Conectividad vial	% de área geográfica que ocupa sobre el territorio.	<b>D+I</b>	<b>Cuantitativo + Análisis socio espacial</b>
	Movilidad Social	Distribución de asentamientos	Índice de Clarks Evans	<b>E</b>	<b>Cuantitativo + Análisis socio espacial</b>
	Incremento de la mancha urbana	Distribución espacial	Polígonos urbanos	<b>D+I</b>	<b>Cuantitativo</b>
<b>Desterritorialización (2008 - 2015)</b>	Fragmentación Espacial (suelo)	Expropiación del suelo	# de lotes afectados, área de afectación	<b>D+I</b>	<b>Cuantitativo + Cualitativa</b>
	Disminución de actividades productivas	Tipos de actividad productiva	Variación de ingresos	<b>E</b>	<b>Cualitativo</b>
	Flujos y áreas de influencia urbana	Disminución de flujos directos	Ciudad de origen y destino	<b>E</b>	<b>Cualitativo</b>
	Infraestructura vial	Déficit en Conectividad vial	Vías de entrada y salida	<b>E</b>	<b>Cualitativo + Análisis socio espacial</b>

Fuente: Elaboración en base a teorías sustantivas de investigación

Dentro del abordaje de fenómenos urbanos que detalla la Matriz de dominio del tema seleccionado, se propone trabajar en función de variables e indicadores categorizados como:

**D, D+I y E** en donde:

- Variables D: Corresponde a las variables que contienen indicadores inmediatamente disponibles desde una base de datos de información secundaria, como es el caso de datos censales del INEC y datos estadísticos de fuentes municipales y parroquiales (Planes de ordenamiento territorial), lo que permitirá hacer una valoración porcentual de los fenómenos urbanos que se instalan en el territorio.
- Variables D+I: Corresponde a las variables que contienen indicadores disponibles y elaborados tanto de bases de información secundaria como primaria, tal es el caso del cálculo del índice de Clarks Evans, Diagramas de conectividad vial y elaboración de cartografía espacial de uso y ocupación de suelo. Por último,
- Variables E: Corresponde a las variables que contienen indicadores resultados de aplicar métodos de investigación cuantitativa y cualitativa en base a datos de información primaria, entre los cuales se pueden destacar procesos de observación participativa, entrevistas, recolección de datos y análisis cualitativos como reportes fotográficos de recorrido de campo, todo ello en función de identificar de forma cualitativa los procesos de transformación que se han generado en el sector de Lasso.

### **1. Desterritorialización (60' - 90')**

Entender los procesos urbanos que han generado grandes cambios en el contexto de estudio, permite definir por un lado a la Desterritorialización entre los años 60' y 90', como resultado de los procesos formados por la reforma agraria del 64', en donde el principal fenómeno que lo compone es la fragmentación espacial que se crea en el consumo de tierra agrícola, de lado aparece el boom de exportaciones y petrolero de los años 70 que motiva la creación de infraestructuras viales que permiten la conexión entre ciudades intermedias y principales, a lo que también se atribuyen los fenómenos urbanos que modifican el espacio, como lo evidencia la movilidad social, que genera el despojo y abandono del territorio, por cuanto la sociedad buscan en territorios más cercanos las oportunidades que no encuentran en el suyo, por lo que de acuerdo al impacto de la década a escala local y regional se puede identificar como la población ha decidido migrar en busca de un mejor estándar de economía y vida. De lado

aparece también la fragmentación espacial del suelo, a causa de los cambios de uso y habilitación del mismo, que surge como demanda de cada proceso de evolución en el territorio y está caracterizado por la tendencia del suelo y la variación en cuanto a uso y zonificación. Finalmente, el paso de un fenómeno urbano a otro recae en la época de los años 90 en donde el Estado ecuatoriano se ve envuelto en una creciente crisis económica y política que genera inestabilidad social que profundizan las olas de migración ya no solo del campo a la ciudad sino por el contrario nacional e internacional.

Es así, que las transformaciones que se generan en el sector de Lasso se hacen visibles al paso que el tiempo trasciende y logra materializarse en dimensiones tanto políticas, como culturales, económicas y sociales.

### **1.1 Fragmentación espacial del suelo**

En la época de la reforma agraria en el Ecuador si bien es cierto se considera un aspecto positivo para la población indígena quienes después de sus constantes luchas por la tierra logran tener acceso a la misma, también representa un fenómeno urbano en donde las grandes hectáreas de tierra ocupadas por el poder dominante de las haciendas para la producción agraria se fragmentan en tierras de menor extensión, generando con ello la existencia de un multiplicado número de minifundios, en los cuales los costos de producción no son compensados con lo que la tierra puede ofrecer a sus propietarios comunales.

Por tal razón la tenencia de la tierra y la distribución de asentamientos humanos son consideradas como indicadores para evaluar cómo la fragmentación espacial del suelo se suma a la existencia del proceso de Desterritorialización en la época de los 60 – 90.

#### **1.1.1 Tenencia de la tierra**

Guerrero y Ospina (2003) cita en sus escritos, que en la Sierra ecuatoriana “las transformaciones devastadoras ocurrieron en las décadas del sesenta y del setenta. El funcionamiento del concertaje resultaba insostenible debido a las presiones económicas y sociales. Como resultado, las haciendas debían enfrentar simultáneamente el éxodo indígena,



la escasez de mano de obra, la crisis de la tenencia de la tierra y la presión campesina”<sup>10</sup> (Guerrero y Ospina 2003).

Puesto que antes de la llegada de los años 60, las haciendas aplicaron nuevos modelos tecnológicos a la producción de sus tierras e incrementaron su modo de producción ganadera, contando así con “mano de obra asalariada”, lo que implicó que varios “huasipungos” disminuyeran su mano de obra y generen otros modos de empleo y producción, ocasionando así, el desplazamiento por causas laborales y espaciales de la población de las zonas rurales hacia las grandes urbes que ofrecían a sus habitantes y visitantes un mayor desarrollo económico, debido a que vivir de la “producción agropecuaria” ya no garantizaba un mayor rédito en la época, denotando de este modo que la población rural durante las próximas décadas comience a disminuir, debido a que al cambiar sus estrategias de empleo y ocupación la gente decidía salir de los pequeños centros poblados como es el caso de la parroquia Tanicuchi y más aún de las cercanías a las tierras de Lasso, hacia las grandes ciudades Latacunga, Quito, Ambato, pues la tenencia de la propiedad privada no garantizaba una oferta ni demanda a sus modos de producción característicos, resultado de ello “para el año 1962, el 66% de la población vivían en zonas rurales y para 1974 bajó al 59%” (GADMCL-PDOT 2016, 201).

En consecuencia, de los sucesivos procesos de cambio en la producción y economía,

(...) la tenencia de la propiedad en las áreas rurales genera grandes problemáticas por el excesivo fraccionamiento de las tierras productivas el 45,32% de los predios tienen menos de 0,5 ha. Según los datos del Censo Agropecuario realizado por el MICC a nivel provincial, el 43% de las familias campesinas apenas poseen de 0 a 2 Ha. de tierra, el 42% poseen entre 2 a 6 Ha, el 8% entre 6 y 10 Ha. Apenas un 6% de los predios tienen más de 10 has, estos datos dan cuenta de la excesiva parcelación de las tierras campesinas, lo que hace poco rentable la producción agrícola ya que este fenómeno se suma a la baja cobertura de agua de riego, generando una agricultura estacional transitoria que espera las épocas de invierno para sus siembras (GADMCL-PDOT 2016, 201) – (Ver tabla 3.2).

---

<sup>10</sup> Fernando Guerrero y Pablo Ospina . 2003 «El poder de la comunidad: ajuste estructural y movimiento indígena en los Andes ecuatorianos.» En *El poder de la comunidad: ajuste estructural y movimiento indígena en los Andes ecuatorianos*, Capítulo I. Buenos Aires: Clacso.

**Tabla 3. 2 Tenencia de la propiedad rural**

<b>RANGOS DE SUPERFICIE Ha.</b>				
<b>RANGO</b>		<b>NÚMERO DE PREDIOS</b>	<b>SUPERFICIE Ha.</b>	<b>%</b>
1	predios de más de 2 ha.	17	46,67	6,07%
2	predios de hasta 1,9 ha.	15	26,14	3,40%
3	<b>predios de hasta 1,5 ha.</b>	53	64,40	8,38%
4	predios de hasta 0,9 ha	224	153,53	19,97%
5	predios de hasta 0,5 ha.	1615	344,24	44,78%
6	predios de hasta 0,1 ha	1189	88,46	11,51%
7	predios de hasta 0,05 ha	1545	45,32	5,90%
8	sin registro de superficie	0	0,00	0,00%
9	número de predios	<b>4658</b>	<b>768,76</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: GADMCL-PDOT 2016

## **1.2 Movilidad social**

Para Haesbaert (2013), “la movilidad tiene un sentido desterritorializador especialmente cuando está asociada a la precarización de las condiciones materiales de vida, lo que equivale a un menor control del territorio” (Haesbaert 2013,33), puesto que “la desterritorialización puede estar relacionada también con procesos de desidentificación y pérdida de referencias simbólico-territoriales” (Haesbaert 2013,33).

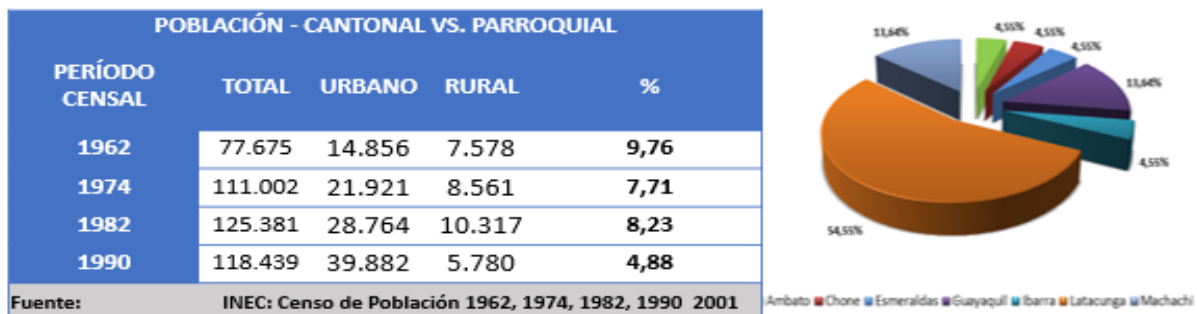
### **1.2.1 Movimientos Migratorios**

Durante el período de los años sesenta, en casi todas las divisiones territoriales del Ecuador se experimentó un elevado proceso migratorio de pequeños poblados que salen de sus territorios con el fin de encontrar mejores oportunidades de prosperidad económica y de bienestar en las principales cabeceras cantonales de cada provincia, tal es el caso de la provincia de Cotopaxi y en especial de los poblados rurales del cantón Latacunga, en donde a consecuencia del gran proceso de transición que sucedió al país con la reforma agraria de 1964, muchas haciendas fueron fragmentadas y con ello la mano obrera comenzó a migrar y a escapar de la presión campesina que se vivía en las tierras hacendadas a fin de poder vivir. Tal es así que el sector de Lasso al ser un territorio productor netamente agrícola rodeado por un sin número de haciendas enfrente problemas de migración por parte de su población más joven que se veía atraída a los centros urbanos más poblados y de mayor producción, puestos que los mismos ejercían un imán de atracción para la mano de obra no calificada que en la época surgía. Los procesos migratorios que se evidenciaron durante décadas por parte de la población campesina e indígena a otras ciudades tanto del cantón como del país aportaron a la estructuración de grandes cinturones de miseria, como se observa especialmente en Guayaquil

y Quito (GADPR-TANICUCHI-PDOT 2011), puesto que al ser las dos ciudades económicamente productivas ofrecían gran oferta de mano de obra para los migrantes de las áreas rurales de la sierra centro.

Por ende, el gráfico de estudio que se presenta a continuación (fig. 3.1), revela que por la cercanía y mayor acceso económico para subsistir la población del sector de estudio al entrar dentro de un proceso de migración social que ofrecía “mano de obra no calificada tanto para sectores como la construcción, mecánica, carpintería, comercio informal en el caso de hombres y para las mujeres el trabajo de tipo doméstico” decide migrar en mayor porcentaje hacia la escala local del territorio que lo absorbe y que para el caso de estudio abordado representa el cantón Latacunga (GADPR-TANICUCHI-PDOT 2011, 146).

**Figura 3. 1 Crecimiento Poblacional y Ciudades de destino por migración interna de la parroquia Tanicuchí**



Fuente: INEC: Censo Poblacional 1962,1974,1982,1990,2001 y GADPR\_PDOT-Tanichuci

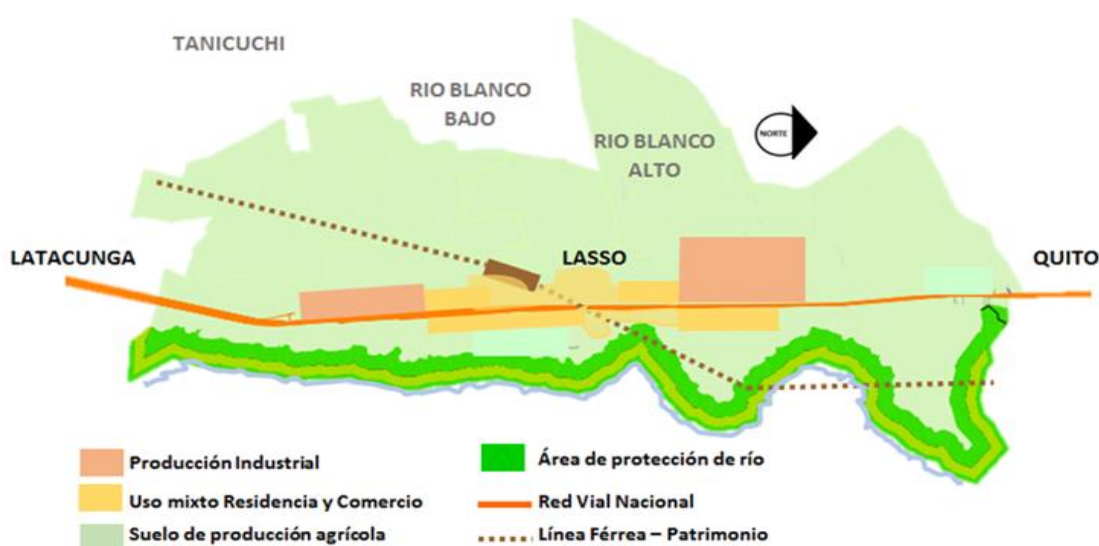
Es así que análisis poblacional entre el periodo 60 y 80 refleja que para el año 62 la población rural representaba el 9,76%, sin embargo, para el año 82 y 90 la población rural va disminuyendo paulatinamente a un 4,88%, lo que refuerza aún más el entendimiento sobre la movilidad poblacional que surge en la época no solo a Escala Parroquial sino también a Escala Nacional en donde, “el proceso de profundización del capitalismo en el agro mantenga la migración del campo a la ciudad, razón por la cual la población rural en la década de los setenta pasa de representar el 59.1% en 1974 al 51.2% en 1982 frente a la población total nacional”. (SNG 2017,13)

### 1.3 Zonificación

Las transformaciones socio-territoriales que surgen a lo largo de los procesos de cambio económico y de producción que inicia el país en la década de los 60 y 90, influye

directamente sobre el sector de Lasso debido a que su ubicación estratégica en la red vial de integración nacional hace que su territorio entre en constante transformación a causa del gran flujo capital y social en el que se encuentra inmerso. Tal es así que se habla de un territorio netamente agrícola y ganadero a inicio de los sesenta y que paulatinamente con la inversión en mejoras de infraestructura vial regional generan una nueva zonificación del sector (mapa 3.1) con mayor implantación de fábricas de producción industrial, que a su vez promueven el comercio formal de la zona en cuanto a negocios de consumo de alimentos, gasolineras y la aparición de áreas financieras que se localiza colindante a la red vial de integración nacional.

**Mapa 3. 1 Usos de suelo décadas 60' – 70'**



Fuente: Mapeo realizado en base a *layers* del GADMCL

Dentro de la zonificación del sector, se puede definir que en la parroquia de Tanicuchi los usos de suelo en la época corresponde en más de un 50% del territorio a producción de suelo agrícola y que tan solo el 0.92% del sector era destinado para la ocupación de suelo urbano (Ver tabla 3.3).

**Tabla 3. 3 Uso de suelo parroquia Tanicuchi**

Uso del suelo	Área (ha.)	% Que ocupa dentro de la parroquia
Cultivos ciclo corto	3.203,93	59,28
Pasto cultivado	1.761,07	32,59
Cultivo invernadero	193,89	3,59
Paramo	80,22	1,48
Bosque plantado	50,76	0,94
Sectores urbanos	49,50	0,92
Vegetación arbustiva	48,19	0,89
Bosque natural	16,98	0,31
<b>Total</b>	<b>5.404,54</b>	<b>100,00</b>

Fuente: GADPR-TANICUCHI-PDOT 2011

## **2. Territorialización (2000´ - 2007)**

La Desterritorialización trae consigo efectos de un nuevo territorio que se territorializa a medida que se mantiene dentro de una transformación constante y que los efectos del pasado evolucionan dentro del espacio urbano, razón por la que la nueva territorialidad generada entre las décadas de los 2000 y 2007 se relacionan estrechamente con a los acelerados procesos de urbanización que atravesó el país, debido al crecimiento económico y desarrollo local de cada una de las ciudades que componen la región, se evidenciaron importantes fenómenos que reestructuraron el territorio, lo que llevo a experimentar el aumento de la estructura vial que actúa como un componente activo para el incremento del suelo urbano por la necesidad que tienen los nuevos pobladores de las ciudades en tener acceso a un lugar para habitar y lo mismo que impulsa a su vez a generar un fenómeno uniforme, aleatorio o concentrado en un solo punto para la distribución de asentamientos humanos conforme la demanda que se genera entre redes y flujos de consumo en las ciudades y fuera de ellas, midiendo finalmente cada fenómeno en base a variables como incremento de infraestructura vial, distribución de asentamientos humanos aplicando el cálculo del índice de Clarks Evans, lo que a posterior determina el incremento de la mancha urbana fijada en la ocupación del suelo y localización de nuevos equipamientos.

### **2.1 Incremento de infraestructura vial**

Como se mencionó en capítulos anteriores, desde la colonia “la red urbana del Ecuador estaba centrada en el Callejón interandino<sup>11</sup>, su origen había sido la población indígena de los Andes, heredera de una cultura agrícola que sería utilizada por los conquistadores españoles. Las ciudades andinas eran, pues, la columna vertebral que sostenía (...), los territorios de la actual República del Ecuador” (Deler et al. 1983, 124).

Por lo que en la época Garciana<sup>12</sup> se empezó la construcción de importantes obras públicas y de vías de comunicación que dinamizaron el comercio, la agricultura y la artesanía, permitiendo también una mayor cohesión económica y administrativa del país (Acosta 1995,

---

<sup>11</sup> El callejón interandino comprende las formaciones montañosas y hoyas de los andes, en donde se encuentran ubicadas la mayor parte de las ciudades de la sierra central y a su vez todo el cinturón de fuego que corresponde a los volcanes presentes del territorio ecuatoriano.

<sup>12</sup>“El crecimiento urbano reflejaba bastante bien la importancia de los cambios que habían afectado a las cuencas andinas de 1860, desde la presidencia de García Moreno. Varias ciudades aprovecharon efectivamente y a la vez las políticas de la apertura de las regiones montañosas y la construcción del estado-nación que iban a la par” (Deler et al. 1983, 181).

43). A esto se suma el periodo de bonanza económica del territorio ecuatoriano con el “Boom” de exportaciones bananero y la explotación petrolera, lo que implico que el estado continúe con la implementación de grandes proyectos de inversión en el territorio, pues, tal y como lo cita Guerrero y Ospina (2003), “El crecimiento del presupuesto fue a la par del crecimiento de la producción nacional, de la infraestructura vial, de las redes de comunicación telefónica, de los servicios de salud, educación, provisión de agua potable, de la cobertura eléctrica (...)” (Guerrero y Ospina 2003).

Lo que demuestra que a medida que el territorio permanece en un proceso de consolidación, genera demanda de servicios de infraestructura los cuales en el sector de Lasso se evidencia con cierto déficit de atención y cobertura, por cuanto al pertenecer a una parroquia rural, aún se cuentan con caminos vecinales de tierra, pequeños chaquiñanes que comunican un sitio con otro, pues a pesar de estar atravesado por la red vial de integración nacional, las vías que confluyen en este importante eje de comunicación terrestre continúan siendo vías espontáneas y poco planificadas (mapa 3.2).

**Mapa 3. 2 Infraestructura vial existente hacia el sector de Lasso**



Fuente: Digitalización realizada en base a *layers* del GADMCL

De modo que el incremento de infraestructura vial se define por el aumento de población y actividades productivas, pues las mismas al asentarse en el territorio generan la demanda de accesos y conectividad interna y externa al centro poblado del barrio de Lasso y un mayor consumo del suelo, por lo que en el siguiente cuadro, se enfatiza principalmente que para el año 2000 la ocupación del suelo para infraestructura era de 0,01 % y hacia el 2008 obtuvo un aumento progresivo y el cual determino que el consumo de suelo alcanzaría una diferencia de 0,30% en relación a las hectáreas ocupadas (Ver tabla 3.4).

**Tabla 3. 4 Categorías de uso de suelo y cobertura vegetal en la parroquia de Tanicuchi**

CATEGORIAS DE USO DE SUELO		
USO DE SUELO	CULTIVO ANUAL	INFRAESTRUCTURA
ÁREA HA AÑO 2000	13688,97	22,64
<b>% OCUPACIÓN 2000</b>	<b>9,87</b>	<b>0,016</b>
ÁREA HA AÑO 2008	1513,32	446,36
<b>% OCUPACIÓN 2008</b>	<b>1,09</b>	<b>0,321</b>
DIFERENCIA HA	-12175,64	423,72
DIFERENCIA %	-8,78	0,31

Fuente: GADMCL-PDOT 2016

## 2.2 Movilidad social

La movilidad puede ser concebida, como el "pulso de la comunidad". El modo del pulso del organismo humano es un proceso que causa y refleja todos los cambios que ocurren en la comunidad, siendo susceptibles de análisis por elementos definibles numéricamente (Burguess 1925, 127).

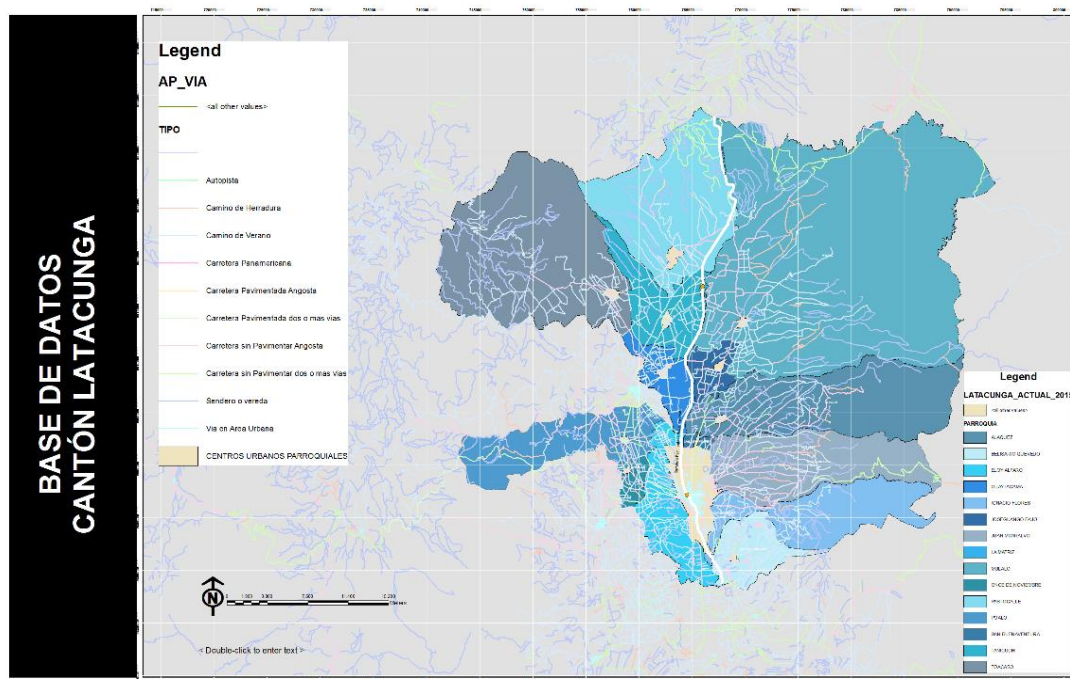
### 2.2.1 Distribución de asentamientos humanos

#### Índice de Clarks Evans

La presente variable de investigación, propone la sistematización del "Índice de Clark Evans" (Palacio-Prieto 2004) como un indicador del fenómeno urbano del incremento de asentamientos humanos en el territorio, el cual comprende el análisis de la distribución espacial de dichos asentamientos localizados en el cantón de Latacunga, con el fin de definir el grado de concentración o dispersión de los centros poblados en referencia a su distribución espacial a lo largo de la red vial de integración nacional denominada Panamericana E35, para el efecto, en principio se plantea trabajar mediante un proceso de recopilación de datos en base a los *shape* para elaboración de cartografía proporcionada por el GAD Municipal del cantón Latacunga de la cual en el procesamiento de datos se establecen tres configuraciones espaciales importantes:

- Caracterización del Eje de conexión vial Panamericana E35 (mapa 3.3)
- Delimitación de Polígonos Urbanos de centros parroquiales urbanos y rurales.
- Ubicación de "centroides" por polígonos conformados
- Edición de principales vías de conexión entre centros poblados.

### Mapa 3.3 Sistema vial cantonal



Fuente: Mapeo realizado en base a *layers* del GADMCL

El índice de Clark Evans se obtiene a partir de la siguiente fórmula:

$$Rn = 2d \sqrt{\frac{N}{S}}$$

**En donde:**

**2d** =distancia promedio de cada asentamiento con respecto al más próximo  
**S**=superficie del municipio.  
**N**=número de localidades.

El valor resultante de aplicar el cálculo correspondiente refleja tres condiciones de distribución aplicables en el espacio, las cuales son:

- Del rango comprendido entre 0 y 1, el valor más cercano 0 determina un nivel de distribución “concentrado en un solo punto” (Palacio-Prieto 2004, 113-114), mientras que el valor más cercano a 1 determina un nivel de distribución “uniforme (Palacio-Prieto 2004, 113-114) – (fig.3).
- Del rango comprendido entre 1 y 2,5, el valor más cercano a 2,5 determina un nivel de distribución “aleatoria” (Palacio-Prieto 2004, 113-114) – (fig.3.2).



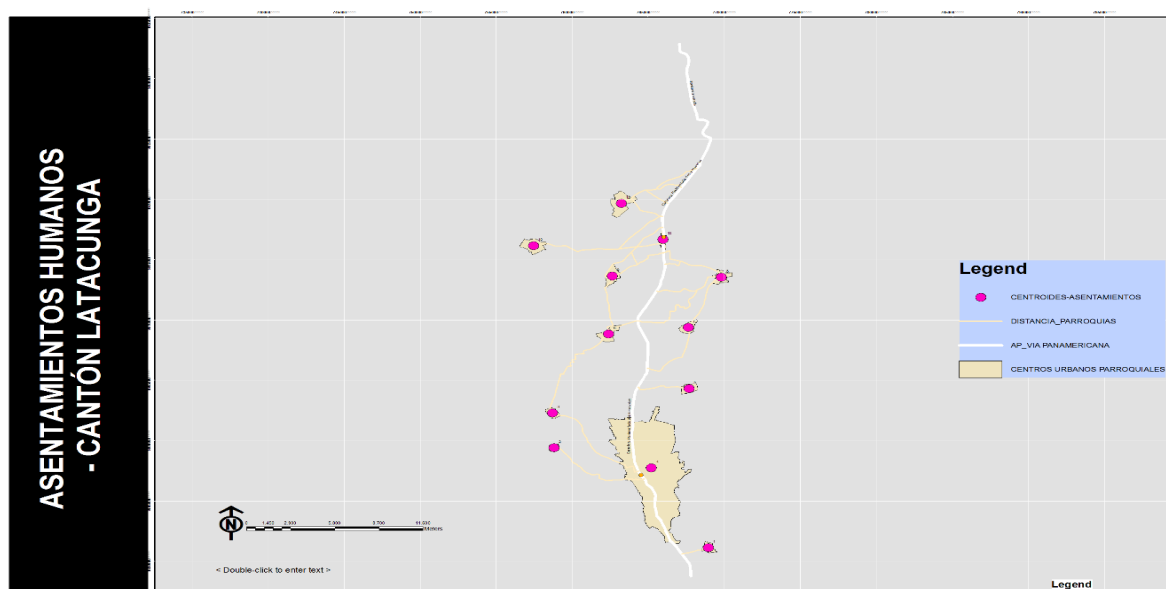
**Figura 3. 2 Modelos de dispersión Índice Clarks Evans**



Fuente: Indicadores de caracterización y ordenamiento del territorial (Palacio-Prieto 2004, 113-114)

La aplicación del índice de Clarks Evans en el caso de estudio propuesto maneja un modelo de prueba como resultado general en función a la distancia que separa a los centros urbanos poblados del eje de la red vial de integración nacional (mapa 3.4), y que connota lo siguiente: Para el valor **2d**, se toman en cuenta las distancia promedio desde el eje de la vía “Panamericana E35”, hasta cada centro urbano de los asentamientos humanos existentes en el cantón, con el fin de establecer el impacto que genera la incorporación de un gran proyecto vial de integración regional en la organización de asentamientos en el territorio, la misma que puede estar concentrada hacia el eje de la vía o poseer un modelo tendencial de distribución espacial uniforme a la infraestructura presente.

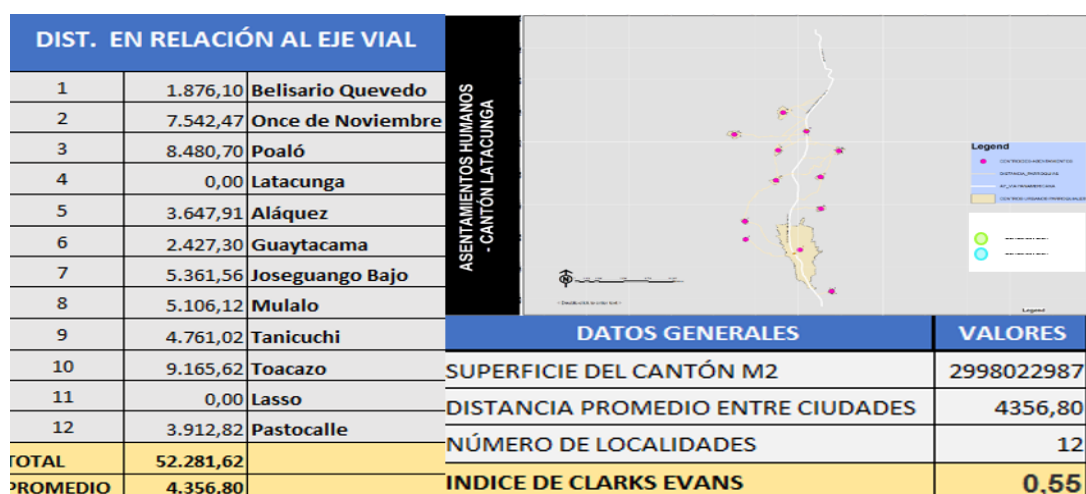
**Mapa 3. 4 Relación de distancia equidistante del eje vial a los centros poblados**



Fuente: Mapeo realizado en base a *layers* del GADMCL

Al considerar el eje vial como el punto equidistante entre los centros poblados, se establece una configuración del territorio general en relación con el valor  $N=$  correspondiente a 12 centros poblados que se asientan hacia el eje vial (fig. 3.3).

**Figura 3. 3 Cálculo del índice de Clarks Evans en relación con el eje vial E35**



Fuente: Mapeo realizado en base a *layers* del GADMCL

El resultado del Índice de Clark Evans  $R_n = 0.55$ , refleja que la tendencia con la presencia de un gran proyecto vial es que los asentamientos se distribuyen uniformemente hacia su vértice principal, es decir, se determina que mientras mayor accesibilidad genere el eje vial, los asentamientos urbanos tienen a distribuirse espacialmente cerca de este, lo que permite que se inicie con un proceso de territorialización tanto económica como social en el espacio geográfico intervenido.

### 2.3 Incremento de la mancha urbana

Para el caso específico de las áreas rurales se habla de la “urbanización de los campos” (IPGH; ORSTOM; IGM, 1987:43), en donde para la parroquia de Tanicuchi se evidencian en dos rangos esenciales como son: por una parte, el cambio de las formas de vivir de amplios sectores de la población que mientras siguen viviendo en el campo, guardan un espacio rural a nivel de familia para actividades de producción agrícola de consumo diario y por otro lado se suma el paisaje cambiante por la incorporación de nuevas infraestructura de servicio, comunicación y de economía que permiten que el suelo urbano incremente. (Ver tabla 3.5 y Anexo 1)

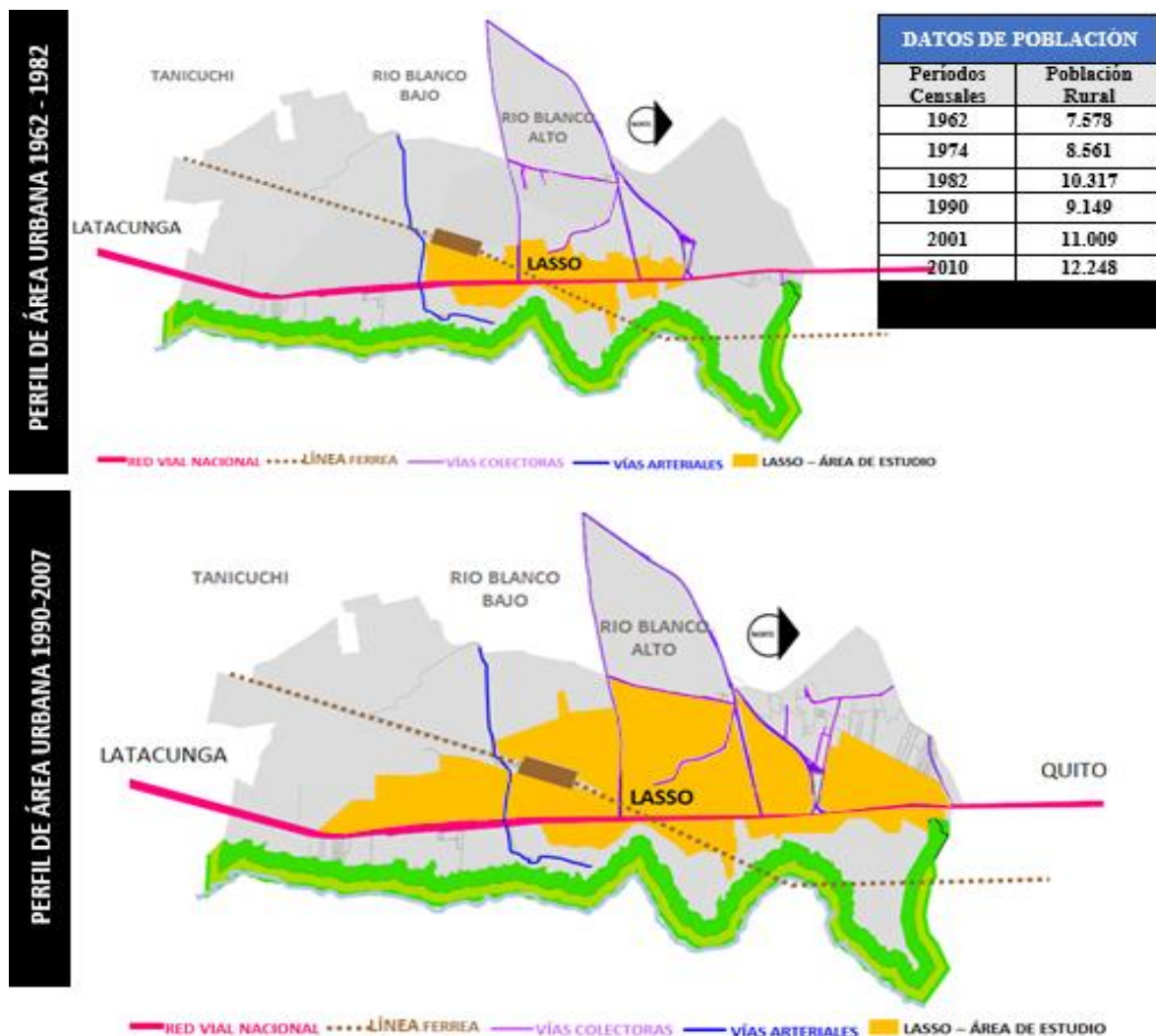
**Tabla 3. 5 Incremento de suelo urbano parroquial**

Periodos de transición	Área de terreno Ha.	% de ocupación dentro de la parroquia
1960 -1970	49.50 Ha.	0.92
1980-2007	119.08 Ha.	2.19

Fuente: GADPR-TANICUCHI-PDOT 2011

El sector de Lasso durante este periodo, aumentó su margen de expansión urbana, por cuando durante los procesos de urbanización y cambios económicos que presentaba la región la población del sector que en principio para los años 90 había reducido en un alto porcentaje, las proyección de incremento para finales del año 2010 incrementaron en mayor porcentaje entre los barrios de Lasso y Rio Blanco Alto los cuales representan el 40% de la población urbana habitante de la parroquia Tanicuchi (mapa 3.5), que gracias a la localización estratégica que presentan las dos localidades dentro de la red vial de integración nacional, cuentan con servicios de infraestructura básicos habilitados y presentan las mejores condiciones de accesibilidad, lo que finalmente define que se considere tentativamente un área de expansión en porcentaje gradual al registrado entre el período del 2001 y 2010.

**Mapa 3.5 Perfil de área urbana en el sector Lasso, décadas: 60 – 80 y 90 -2007**



Fuente: Mapeo realizado en base a *layers* del GADMCL

### **3. Desterritorialización (2008 – 2015)**

El “Plan Nacional del Buen Vivir”<sup>13</sup> promueve la planificación y ordenamiento territorial a partir de la nueva estrategia territorial nacional propuesta para los años 2009 – 2017, la misma que propone la vinculación e interacción entre grandes y pequeñas escalas dentro del territorio con el fin de conseguir la cohesión social nacional y erradicar las desigualdades tanto políticas, económicas y social sobre el territorio ecuatoriano, además abre la puerta a grandes efectos sobre las pequeñas escalas.

Tal es así que dentro de los principales impactos que se pueden identificar encontramos: la disminución de actividades productivas dentro del recorte territorial de la escala local debido a la desviación de corredores de transporte de alta velocidad que se presentan como grandes proyectos viales de integración regional, los cuales fragmentan al espacio y a su vez activan dentro del mismo la movilidad social en busca de nuevos núcleos y centros de concentración poblacional, lo que impulsa el deterioro de la configuración urbana por despojo, desalojo y/o destrucción del espacio habitado, prevaleciendo una dinámica gradualmente diferenciada entre la interacción de las escalas regional, local y parroquial.

#### **3.1 Fragmentación espacial del suelo**

Schapira menciona que: “La noción de fragmentación pone el acento sobre la complejidad de las dinámicas socio-espaciales ligadas a la metropolización (estallido, separación, secesión), resultante de la agravación de las desigualdades sociales, el ascenso de la pobreza y la brutal pauperización de las clases medias”. (Schapira 2001,33).

##### **3.1.1 Expropiación del suelo**

Una de las principales afectaciones de la reestructuración de la red vial de integración nacional sobre el suelo se puede valorar en las expropiaciones de predios rurales que se realizaron sobre la sección de terreno a ocupar para la construcción del gran proyecto vial, así como también para la construcción de puentes y redondeles que permitan generar “distribuidores de tráfico” que servirán como nodos conectores entre los centros poblados que quedaron incomunicados por el diseño principal del proyecto vial planificado y el cual a la vez contempla la aplicación de la normativa que establece la Ley de caminos del Ecuador<sup>14</sup> que determina la conservación de un “derecho de vía” de 25 metros medidos a cada lado

---

<sup>13</sup>SENPLADES. *Plan Nacional Buen Vivir 2013-2017*. Quito: SENPLADES, 2013.

<sup>14</sup> MTOP. «LEY DE CAMINOS.» *Decreto Supremo 1351*. Quito: Registro Oficial 285, 22 de Mayo de 2016.

desde el eje principal de la vía para construcción de cerramientos y de 30 metros de distancia desde el mismo eje para edificación, lo que implica que la fragmentación espacial del suelo no solo se evidencia físicamente sino a su vez en la prohibición de su uso y ocupación total para los predios aledaños a la red vial de integración nacional.

Por lo que del análisis abordado se determina que entre el sector de lasso y los barrios vecinos como es el caso de Rio Blanco Bajo y Rio Blanco Alto, el territorio geográfico se afecto aproximadamente en un promedio de 405 hectáreas de suelo (Ver tabla 3.6), el mismo que evidencia claramente que los terrenos con vocación agropecuaria, hoy por hoy son áreas de suelo que dejaron de producir alimentos para la comercialización y alimentación de los pobladores de la zona y con ello también estas áreas de terreno dejaron de brindar el espacio adecuado para la crianza de animales, implicando así que los impactos generados por este tipo de obras de infraestructura no solamente se midan a nivel de producción sino a su vez a nivel de ingreso económico para las familias que subsisten de este tipo de actividades.

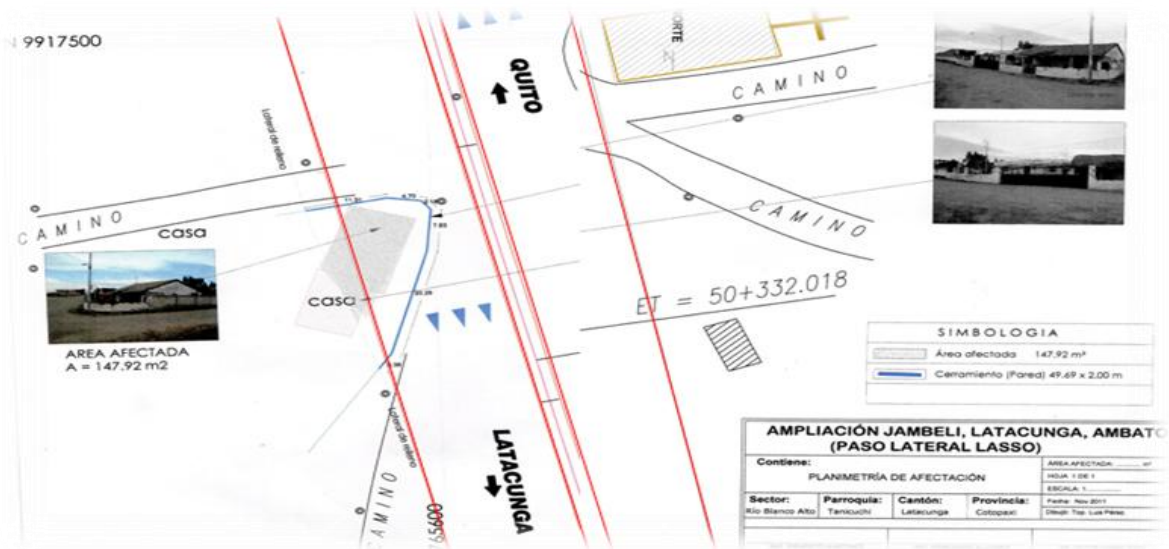
**Tabla 3. 6 Áreas de afectación de suelo agrícola**

<b>Longitud total de vía construida</b>	<b>Área de expropiación</b>	<b># de lotes afectados</b>	<b>Tipo de suelo afectado</b>
<b>5 km</b>	<b>405 Ha.</b>	<b>61</b>	<b>Agrícola</b>

Fuente: Compilación del resumen ejecutivo vial MTOP (MTOP-REGIONAL3 2015)

La fragmentación del suelo que se concibe en el espacio territorial de la parroquia de Tanicuchi evidencia espacialmente recortes considerables de territorio que se muestran como cicatrices de la intervención con proyectos viales que al mismo tiempo permiten reconocer la historia de lo que un día fue el espacio, por otro lado la fragmentación plasmada en el territorio también incide en el despogo de suelo de producción agrícola y residencial de los propietarios de las tierras colindantes a la vía, los mismos que dependiendo de la sección geométrica de afectación por la implantación del proyecto vial, pierden toda el área de sus lotes o a su vez se fragmentan en dos subáreas que en muchos de los casos resultan ser incostruibles, toda vez que no cuentan con las dimensiones mínimas para edificabilidad establecido por la normativa municipal, tomando en consideración que en las zonas rurales del territorio las áreas mínimas se ponderan desde los 500 m<sup>2</sup> en adelante. (Fig.3.4 )

**Figura 3. 4 Planimetría de expropiación**



Fuente: Sr. Vinicio Yánez – propietario del bien inmueble afectado.

A continuación se presente un mapeo fotográfico (fotografía 3.1) que permite identificar los impactos espaciales en el territorio, en donde se observa como la intervención por parte del Estado con proyectos de infraestructura vial reconfigura la espacialidad del territorio, estableciendo de este modo un nueva delimitación y a su vez una composición geométrica del espacio.



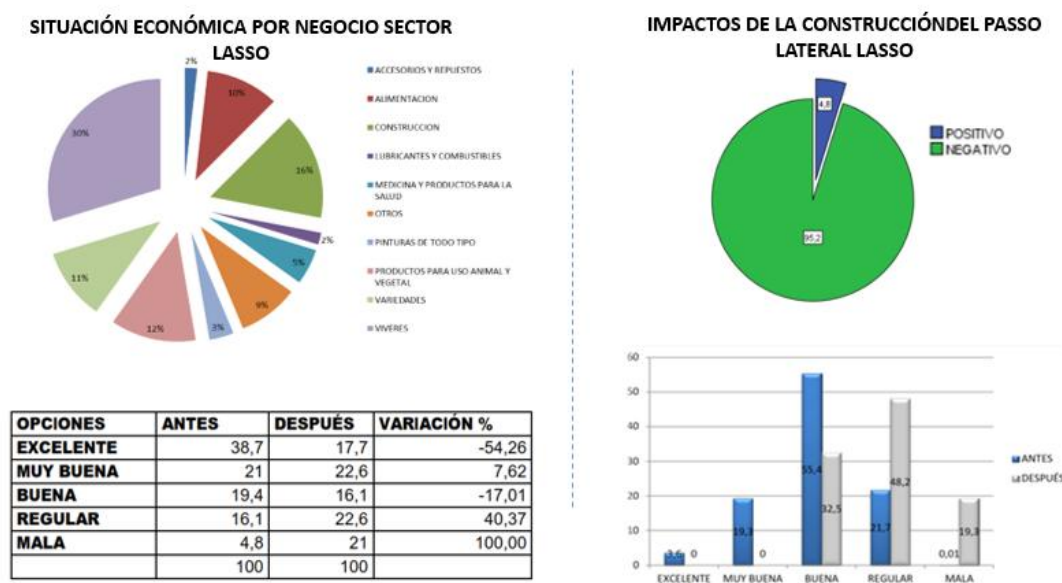
**Fotografía 3. 1 Trabajos de movimientos apertura Paso Lateral Lasso – Latacunga**

Fuente: <https://www.flickr.com/photos/presidenciaecuador/7177157014/in/photostream/>

### 3.2 Disminución de actividades productivas

Un tipo de afectación importante y de gran identificación mediante los recorridos de campo es la migración de actividades productivas comerciales y de servicios del sector, las cuales tenían su presencia en el principal costado del antiguo paso de la red vial de integración nacional, debido a la demanda comercial que ejercía el gran flujo y tránsito vehicular en la zona, generando con ello que con la implantación del nuevo proyecto de reestructuración de la red vial de integración nacional, los comercios asentados por décadas en el centro urbano de Lasso tengan que salir y localizarse como asentamientos poblacionales espontáneos en el lado de la nueva vía, lo que implica mayor inversión por parte de los pobladores en acceso a un espacio de terreno para poder comercializar sus productos. Según datos abordados en la encuesta de investigación realizada por Castellano, Mavel y Pallo (2014), se concluye que antes de la incorporación de la reestructuración de al red vial de integración nacional, el modelo económico funcional en el sector Lasso era estable entre exelente, muy buena y buena con un porcentaje gradual del 78.3% de actividad comercial pro ingresos económicos, sin embargo, con la ejecución del nuevo proyecto se concluye que el 54,26 % de la población comercial ha disminuido su nivel de ingresos y por ende los actores sociales afectados consideran que en mayo porcentaje el impacto que ha tenido el proyecto vial sobre su territorio es totalmente negativo. (fig. 3.5)

**Figura 3. 5 Impacto en las actividades económicas del sector Lasso**



Fuente: T-ESPEL-CAI-0364 (Castellano, Mavel y Pallo 2014)

### **3.3 Flujos y área de influencia urbana**

Según el estudio realizado por el MTOP en el área para la reestructuración de la red vial de integración nacional se consideró el crecimiento acelerado del flujo vehicular que había superado la capacidad instalada en la carretera de integración regional, provocando con ello el colapso de la principal arteria vial del país que facilita la conectividad de las provincias de la zona central de la sierra, costa, oriente y del litoral ecuatoriano, producto del cual el desarrollo productivo del país se ve afectado directamente, frenando el progreso económico de la población de la zona de intervención (MTOP-REGIONAL3 2015).

Además, se establece que la vía con el desarrollo de centros poblados generó zonas consolidadas que impiden el tráfico fluido de vehículos y se constituyeron en focos de inseguridad vial. El paquete estructural, fue diseñado para un tráfico inferior acorde con las necesidades de la época de los años 70, 80 y 90; a pesar del cuidado que se dio a la vía, el incremento acelerado de tráfico contribuyó con el desgaste y deterioro de la misma (MTOP-REGIONAL3 2015), la carretera antes de la intervención contaba con tramos de dos y cuatro carriles en su recorrido y no guardaba relación con las necesidades de una infraestructura vial que soporta un tráfico de más de 25.000 vehículos diarios, provocando así que la vía sea sobre utilizada y cumpla su vida útil (MTOP-REGIONAL3 2015).

Adicional a ello se establece que el flujo de ciudades de origen y destino entre el recorrido Quito – Ambato, incluía dentro del tramo de 50km centros urbanos mayormente poblados como Lasso, Latacunga y Salcedo, lo cual implicaba que en el recorrido inicialmente planteado se utilice mayor tiempo de desplazamiento debido al conflicto vehicular que se genera con la presencia de controles de velocidad como son los semáforos, intersecciones viales y reducciones de ancho de vías por tramos urbanos. Por lo que a continuación se trabajara en el desarrollo de un cuadro comparativo de la variable que tiene que ver con la disminución de flujos directos a lo largo del eje vial en estudio. (Ver Anexo 3)

#### **3.3.1 Disminución de flujos directos**

##### **Investigación de campo - Observación y participación exploratoria**

El recorrido de campo permite identificar a través de un cuadro valorativo de información cuatro variables de comparación como son: ciudad de origen, centros poblados atravesados, dispositivos reguladores de tránsito y ciudad destino con el fin de obtener el indicador



“tiempo de traslado” como parte del fenómeno urbano de disminución de flujos directos entre la ciudad de origen Quito y la ciudad de destino Ambato, por lo tanto:

- El primer recorrido se plantea siguiendo la ruta antigua de la red vial de integración nacional que cruza todos los centros poblados de la región sierra centro y que finalmente llega al nodo de “estructuración nacional” conocido como Ambato (Ver tabla 3.7).

**Tabla 3. 7 Valoración y descripción de “tiempo de traslado” por flujos directos**

RECORRIDO UNO - TRANSPORTE PRIVADO	
CIUDAD DE ORIGEN	QUITO
CENTROS POBLADOS ATRAVESADOS	9
DISPOSITIVOS REGULADORES DE TRÁNSITO	21
CIUDAD DE DESTINO	AMBATO
<b>TOTAL, HORA DE RECORRIDO</b>	<b>2H00 MIN.</b>



RECORRIDO UNO - TRANSPORTE PÚBLICO	
CIUDAD DE ORIGEN	QUITO
CENTROS POBLADOS ATRAVESADOS	9
DISPOSITIVOS REGULADORES DE TRÁNSITO	21
PARADAS ESTRATÉGICAS	9
CIUDAD DE DESTINO	AMBATO
<b>TOTAL, HORA DE RECORRIDO</b>	<b>2H30 MIN.</b>

Fuente: Elaboración de tabla en base a recopilación de datos en campo y mapeo de *layers* del GADMCL

- El segundo recorrido, se plantea a partir de la ruta nueva de la red vial de integración nacional que obvia en su paso los centros urbanos poblados de Lasso, Latacunga, Salcedo, los mismos que pertenecen a la de la provincia de Cotopaxi y que colindan con la estructura vial del antiguo trazado de la vía de la panamericana E35 (Ver tabla 3.8).

**Tabla 3. 8 Valoración y descripción de “tiempo de traslado” por flujos directos**

RECORRIDO DOS - TRANSPORTE PRIVADO	
CIUDAD DE ORIGEN	QUITO
CENTROS POBLADOS ATRAVESADOS	3
DISPOSITIVOS REGULADORES DE TRÁNSITO	19
CIUDAD DE DESTINO	AMBATO
<b>TOTAL, HORA DE RECORRIDO</b>	<b>1H15 MIN.</b>



RECORRIDO DOS - TRANSPORTE PÚBLICO	
CIUDAD DE ORIGEN	QUITO
CENTROS POBLADOS ATRAVESADOS	3
DISPOSITIVOS REGULADORES DE TRÁNSITO	19
PARADAS ESTRATÉGICAS	5
CIUDAD DE DESTINO	AMBATO
<b>TOTAL, HORA DE RECORRIDO</b>	<b>2H00 MIN.</b>

Fuente: Elaboración de tabla en base a recopilación de datos en campo *layers* del GADMCL

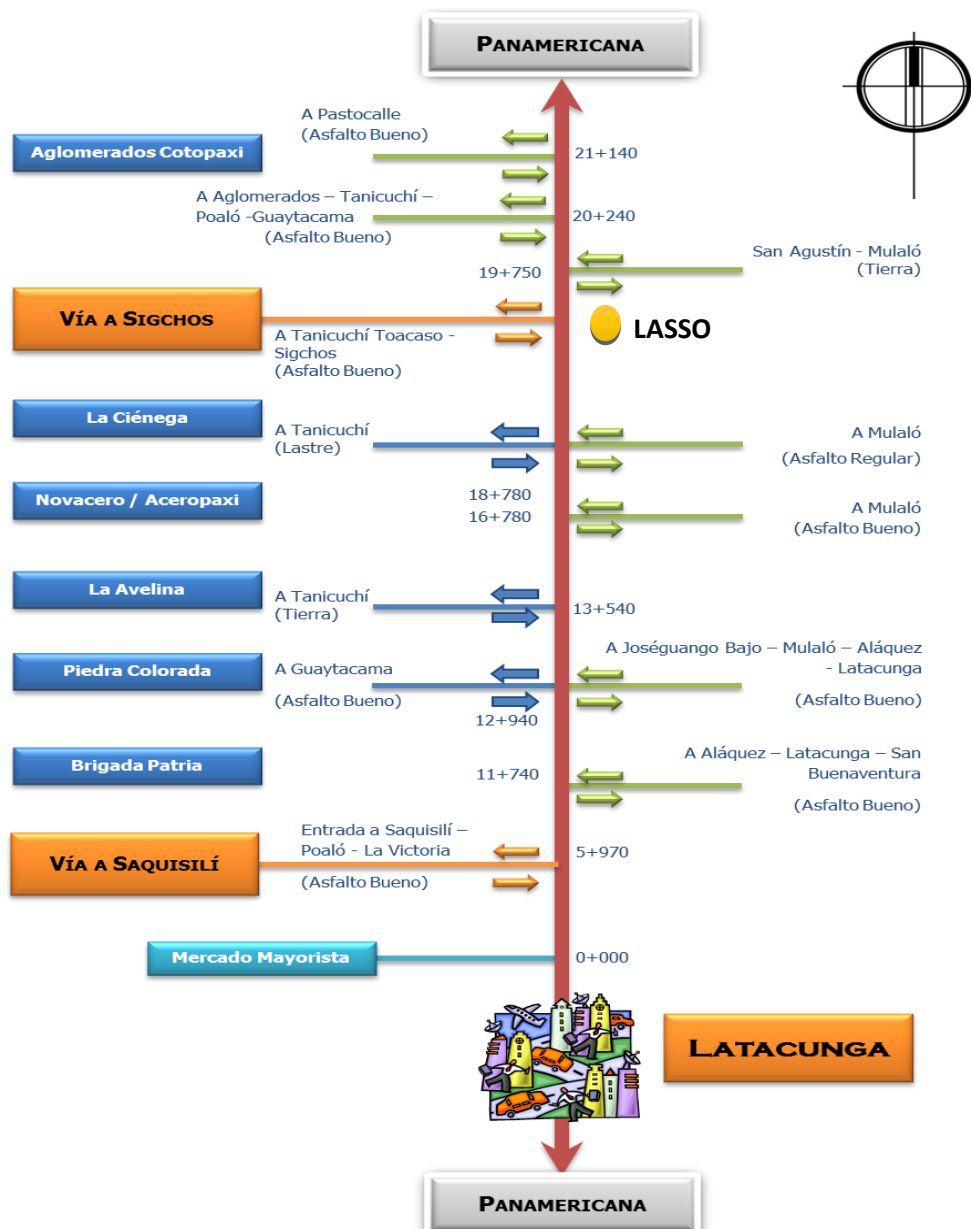
### 3.4 Infraestructura vial

Retomando el análisis conceptual de las redes de infraestructura de transporte abordado por Zárate y Rubio (2005), dentro del recorte temporal establecido para el período 2008-2015, se evidencia como las redes de infraestructura en el Ecuador han evolucionado desde el planteamiento de la Etapa número uno que establece la formación de puertos de conexión y vinculación nacional e internacional, que se refleja en las grandes ciudades como Quito y Guayaquil, para pasar finalmente al desarrollo y materialización de la sexta etapa de redes de infraestructura de transporte que propone al proyección de autopistas que comunican un importante flujo de capital entre “escalas de poder” y que a su paso invisibiliza a las escalas más pequeñas del territorio dejándola completamente incomunicadas y lejanas.

### 3.4.1 Déficit de conectividad - recorrido de campo

La conectividad de la red vial de la parroquia de Tanicuchi (fig. 3.6), se ve fragmentada y truncada debido a la presencia de la red vial de integración nacional, la cual al presentar en su diseño de vía con un ancho total de 40 metros y en el eje central la presencia de una barrera física-urbana como es el parterre en medio de seis carriles que conforman la vía, permite que la comunicación entre centros poblados sólo opere adecuadamente en las proximidades de Lasso, en un solo sentido, lo que genera que las áreas productiva del sector - queden sin la debida comunicación entre ellas al igual que con los centros poblados más cercanos.

**Figura 3. 6 Flujos de entrada y salida desde la Panamericana E35 hacia los centros poblados más cercanos**



Fuente: GADPR-TANICUCHI-PDOT 2011

El esquema expuesto, explica el análisis del déficit de conectividad vial existente en el Sector de Lasso, el cual refleja claramente como la configuración vial y conectividad hacia y desde el centro poblado de Lasso queda totalmente rezagada, por cuanto los únicos puntos de conectividad de entrada y de salida son hacia el nuevo eje vial y comprenden la circulación de la vía en un solo sentido de acceso, es decir, entrada y salida hacia el norte y entrada y salida hacia el sur del cantón. Por lo que aquellos centros poblados que quieran dirigirse en sentido contrario al de circulación del eje principal de la vía deben realizar recorridos continuos hasta los “distribuidores de tránsito” propuestos en el proyecto de ampliación de vía, lo que significa consumo de combustible y más tiempo de viaje para llegar a su sitio de destino, así también la falta de conectividad vial y accesibilidad a los centros poblados ha obligado a los habitantes de la zona a buscar nuevas rutas para poder acceder a un transporte que facilite la salida y llegada desde y hacia el sector de Lasso y Rio Blanco.

El paso de la red vial de integración nacional evidencia una clara fragmentación espacial del suelo (fotografía 3.2), la cual impide que la conectividad de flujo existente en la zona brinde mayor proximidad y cercanía a los habitantes de los barrios aledaños al sector de Lasso, ocasionando con ello que los mismos no puedan integrarse a la dinámica económica del sector, lo que ha generado que la población que se encuentre en posibilidades económicas y espaciales de relocalizarse hacia el nuevo eje de la vial, abandonen su territorio original y de esta manera profundicen aún más el surgimiento del proceso de desterritorialización del sector de Lasso.



**Fotografía 3. 2 Registro fotográfico de discontinuidad vial**

Fuente: Registro fotográfico – recorrido de campo

Finalmente, luego de analizar cada variable de la matriz de dominio de tema propuesto se deduce que efectivamente “la concepción de que el territorio es producto del movimiento combinado de desterritorialización y de reterritorialización, en donde las relaciones de poder construidas en y con el espacio, lo constituyen” (Haesbaert 2013, 26), pues a lo largo del análisis se evidencia que el proceso urbano de Desterritorialización se presenta como flujos continuos de ida y vuelta tanto de la economía como de identidad social que se materializa en el territorio, el mismo que no se destruye sino que por el contrario se transforma, emergiendo de esa manera con nuevas territorialidades con características diferentes en la ocupación y producción del suelo, generando con ello una reterritorialización en el espacio que trasciende en el tiempo.

Por otro lado, enfocando el presente análisis en los períodos de discusión, se observa claramente que en la desterritorialización de los años 60-90 los impactos de la modernidad sobre la zona rural de Lasso generaron el desplazamiento social e identitario de su territorio, que al cambiar su uso de suelo a causa del mismo efecto, dan paso a que se genere una nueva territorialización para los años subsiguientes 2000-2007, en los cuales el territorio entra en un proceso de transición que genera la distribución uniforme de nuevos asentamientos humanos que se emplaza cerca al eje central de infraestructura vial, el mismo que en este período garantiza una gran dinámica de flujos de capital en el sector y que garantiza acceso, conectividad hacia y desde el mismo; ocasionando consigo que surja una nueva característica territorial como producción social de su espacio.

Con la llegada de la nueva desterritorialización de los años 2008 -2015, producto de la interacción del poder del capital que recobra el estado y al cual se suma el poder político como condicionante de dominio en el territorio, se desencadena el surgimiento de la efervescencia de escalas territoriales en la nación, en donde cada escala presenta un fenómeno urbano diferente que desterritorializa el espacio habitado tanto urbano y rural de las escalas menores de la escala local de los centros urbanos regionales del Ecuador. Por lo que, en función a lo expuesto, a continuación, se presenta un análisis de los efectos que el proceso de desterritorialización de este período genera en la dimensión social del espacio geográfico del sector de Lasso, el cual presenta una connotación de afectación multidisciplinar dentro de la dimensión social que va de la mano con el impacto económico y espacial que han vivido algunos moradores del sector.

### **Hallazgos de investigación cualitativa - Levantamiento de información en campo.**

El presente acápite aplica métodos de investigación cualitativa basados en una metodología de observación participativa en donde se pueden identificar tres dimensiones de análisis: social, económica y territorial. El desarrollo de las mismas complementa la investigación del proceso urbano de desterritorialización del período 2008 – 2015 para los fenómenos urbanos de: Fragmentación espacial (Etn01 y Etn03), Disminución de actividades productivas (Etn02) y Flujos y áreas de influencia (Etn04 y Etn05), que fueron establecidos en el diseño metodológico de la matriz de investigación de dominio de tema planteada.

#### **1. Dimensión social:**

Se pueden identificar tres tipos de actores dentro del entorno planificador, productivo y residencial del sector de Lasso, los mismos que son los protagonistas de la escala de estudio, por lo que se los clasifica de la siguiente manera:

- a. Residentes (Ent01, Ent02 y Ent03), son aquellos actores sociales que habitan la escala parroquial y son quienes en el día a día van reconociendo los procesos de cambio o permanencia que se genera a causa del desplazamiento del eje vial en su lugar de residencia.
- b. Visitantes (Ent04), este grupo de actores enmarca a las personas de paso del sector, quienes van solamente por una jornada laboral pero que forman parte de la escala regional, es decir, su modo de producción se encuentra centrado en la micro escala, pero su lugar de residencia y desde donde surge la interacción de escalas es la gran ciudad que para en nuestro caso de estudio es el cantón Latacunga.
- c. Gobernantes (Ent01, Ent05), son aquellos actores que manejan la concepción del espacio de una manera más administrativa, es decir quienes toman las decisiones políticas para mitigar los efectos de la incorporación de grandes proyectos viales que desterritorializan el territorio, no solo físico sino también social y que se encuentran estrechamente relacionados con la escala local y administradora del cantón Latacunga.

**Tabla 3. 9 Categorización de actores sociales**

<b>ACTORES SOCIALES</b>	<b>CÓDIGO</b>	<b>NOMBRE</b>	<b>RESIDENTE DEL SECTOR</b>	<b>ACTIVIDAD ECONÓMICA</b>
Residente - Gobernante	Ent01	Héctor Vinicio Yánez Jácome	SI	Presidente GAD Parroquial Tanicuchi.
Residente	Ent02	Teresa Mejía Santos	SI	Propietaria de la Picantería
Residente	Ent03	Valeria Paulina Yánez Zapata	SI	Servidora Pública
Visitante	Ent04	Ángel Mauricio Toro Arcos	NO	Técnico de proyectos NOVACERO S.A.
Administración Gobernante	Ent05	Cecilia Páez Sánchez	NO	Asesora de Alcaldía GADMCL

Fuente: Elaboración de tabla en base a recopilación de datos de entrevistas.

Los principales afectados durante el proceso de reestructuración de la red vial de integración nacional, es el gran grupo de asentamientos humanos que gracias al importante flujo de capital que moviliza el principal eje vial de la nación, ha podido generar en este contexto urbano la presencia de pequeñas economías de aglomeración, que como efecto de la materialización de la nueva estrategia de planificación territorial, han iniciado un proceso de transición y desterritorialización, a causa de la liberación del flujo de capital, que cada vez sugiere nuevas y modernas formas de localizaciones.

Mediante la aplicación de métodos de investigación cualitativa se ha podido identificar en los entrevistados cuales han sido los efectos que consideran de alto impacto con la incorporación del nuevo proyecto vial de la Panamericana E35, en donde nuestro principal entrevistado Sr. Vinicio Yánez (Ent01), manifiesta:

Para mí, como morador del barrio Rio Blanco de Lasso, con este nuevo proyecto del Gobierno, la afectación que tuve fue directa en lo que es mi casa, porque por donde actualmente pasa la vía , en el acceso que ahora está corchado a Rio Blanco me quede prácticamente sin un lugar donde vivir, es decir, sin casa y sin mayor parte de mi terreno, lo

bueno que con la planificación del gobierno es que se hizo un proceso de expropiación de toda la parte afectada de mi propiedad y se me pago por la casa y el área de terreno un total de \$42,000 dólares, que con ello ya pude construirme otra casita un poco más atrás en lo que sobrara de terreno.<sup>15</sup>

A pesar de la afectación que tuvo Etn01 en cuanto su propiedad y a la tenencia de la misma, el considera que no todo es malo, por cuanto el estado de la misma manera que los despojo de su espacio para la materialización del proyecto vial lo compenso, sin embargo, no se aplica el mismo caso para todos los residentes ya que en el ámbito económico, Vinicio Yánez (Etn 01), enfatiza que en si la presencia de la nueva vía no le afecto en nada, debido a que sus ingresos económicos provienen de su trabajo en el sector público, mientras que para los otros habitantes no fue igual debido a que en el centro urbano de Lasso antes de la ausencia del flujo de capital de la red vial de integración nacional, se asentaban en su proximidad actividades económicas que permitían la generación de economía para muchos pobladores.

Razón por la que es innegablemente que el sector social más afectado durante este proceso de intervención de planificación estratégica es precisamente el gran asentamiento humano que existe al borde de la vía, de donde el flujo vehicular que circulaba en la zona reportaba un flujo de capital importante para cada uno de los dueños de negocios, pues es así como lo manifiesta la señora Teresa Mejía (Ent02), quien antes del proceso de reestructuración de la red vial de integración nacional, se dedicaba a la venta permanente de comidas típicas en un local ubicado en la fachada principal de su propia vivienda y en donde al mismo tiempo funcionaba una pequeña tienda, la cual ha ido disminuyendo poco a poco en su porcentaje de acopio debido a que como lo manifiesta:

Antes en el negocio se cocinaba “ollones” de comida, porque por aquí paraban a comer todo tipo de personas desde propios como extraños, políticos y especialmente los señores de los carros pesados, que se quedaban a dormir aquí alrededor de la parada del ferrocarril por los largos viajes que tenían, cada vez que alguien pasaba por aquí aunque sea una empanadita llevaban comprando, pero ahora todo eso ha bajado, ya no tenemos tanta clientela como antes, en toda esta cuadra toda la familia contaba con un salón propio, pero algunos han decidido cerrar ( ver fotografía 3.3), porque es más la inversión que la ganancia<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Vinicio Yánez (presidente del GAD Parroquial de Tanicuchi) en conversación con la autora, marzo de 2016.

<sup>16</sup> Teresa Mejía (residente y comerciante del centro poblado de Lasso) en conversación con la autora, octubre de 2016.



Sin duda alguna, estas palabras reflejan claramente que no solo se ha perdido una parte del ingreso económico sino a su vez parte de su identidad, y de su legado, pues las personas que se dedicaban a este tipo de comercio, lo han hecho durante décadas, y muy pocos son los que han logrado ubicarse hacia el nuevo eje de la vía, por cuanto para poder emprender nuevamente su negocio, en principio necesitan poder contar con el espacio físico necesario para su emplazamiento, lo que implica que deberían comprar o a su vez arrendar parte de los terrenos que existen o quedaron hacia la vía y de esa manera poder abrirse paso al comercio nuevamente.



**Fotografía 3. 3 Reporte fotográfico de fachada de negocios cerrados – sector Lasso**

Fuente: Reporte fotográfico en base a recorrido de campo.

Con otro tipo de percepción sobre el comercio en el sector, aparece Paulina Yáñez (Ent03), residente del mismo sector, quién sostiene que los moradores del sector de Lasso no solo viven de las ventas de comidas, sino que también tiene varias fuentes de recursos, pues a su juicio, en el lugar existen personas que cuenta con un gran nivel de poderío económico, sin embargo, es clara en enfatizar que:

Lasso con la salida de la panamericana se quedó muerto, pues ahora lo único que le da vida a la zona es el Banco del Pichincha que atiende a todas las personas empleadas en las industrias más cercanas y el nuevo sub-centro de salud que brinda servicio continuo a todos los pobladores. Es por eso por lo que incluso mi vecino que tenía una tienda decidió irse a arrendar un local en el centro de Tanicuchi para poder conseguir algo de ganancia, porque por

aquí vivimos pocas personas en relación con los otros barrios, pero sobre todo sin el paso vehicular de antes ya no se vende igual y eso obliga a que la gente salga a buscar otras fuentes de ingreso económico <sup>17</sup>

Con este pequeño extracto se puede identificar claramente que todo proceso de transformación trae cambios tanto en estilos de vida como en formas de producción económica (fotografía 3.4) , muchos de ellos dicen que se han quedado tranquilos, pues es más fácil circular de un lado al otro, el ruido ha disminuido y sobre todo ya no ven constantes accidentes en la vía, sin embargo, el sector de Lasso al convertirse en un centro poblado relegado de la interacción de la escala regional, ha perdido oportunidades de inversión y su propia identidad.



**Fotografía 3. 4 Reporte fotográfico de fachada de negocios cerrados – sector Lasso**

Fuente: Reporte fotográfico en base a recorrido de campo.

De lado, el sector de Lasso dentro de su interacción social cuenta con residentes visitantes de la zona, que son quienes por varios motivos han decidido migrar hacia las tierras colindantes del nuevo eje vial, con el fin de localizarse con comercios propios que de a poco han desterritorializado el sentido tradicional de producción del sector de Lasso, y que en el día a día se convierten en los nuevos proveedores del actual perfil carretero y a lo que al respecto Vinicio Yáñez (Ent01) menciona:

---

<sup>17</sup> Paulina Yáñez (Residente del sector de Lasso y trabajadora Municipal) en conversación mantenida con la autora, febrero de 2017.

Con la apertura de la nueva vía, se ha venido a poblar todo el sector de Río Blanco Alto y Río Blanco Alto, pero es gente que no es de la zona y que han venido a arrendar el poco terreno que quedo cuando abrieron la vía y han comenzado a poner puestos improvisados para las ventas.<sup>18</sup>

Ventas, que se relacionan ya no con la comida tradicional que caracterizaba el pequeño centro urbano de Lasso, sino por el contrario al hablar de gente que no es de la zona, los negocios localizados en el borde del nuevo eje vial (fotografía 3.5), corresponden a la producción de comida de la costa, paraderos simulados a los que se encuentran en la vía Santo Domingo, Pallatanga, Quevedo, La Maná, lo que implica que este nuevo proceso de poblamiento genera la pérdida de identidad propia del lugar y el surgimiento de una nueva territorialidad con sus propias características geográficas sociales y espaciales.



**Fotografía 3. 5 Reporte fotográfico de nuevos negocios en el tramo incorporado de la red**  
Fuente: Reporte fotográfico en base a recorrido de campo.

Otro de los actores que se suman a este proceso de investigación es el Ing. Mauricio Toro (Etn04), quién es residente del cantón Latacunga y trabaja en la Planta Industrial Lasso NOVACERO S.A. ubicada al lado occidente de la vía. Etn04 viaja todos los días desde la ciudad de Latacunga que es su lugar de residencia hacia Lasso donde se encuentra ubicado su trabajo y a donde antes de que se genere el proyecto de ampliación vial de la Panamericana

<sup>18</sup> Paulina Yáñez (Residente del sector de Lasso y trabajadora Municipal) en conversación mantenida con la autora, febrero de 2017.

E35 tardaba 15 minutos en llegar, puesto que llegaba hasta la puerta de acceso principal y realizaba un giro izquierdo en su vehículo para entrar y registrarse, hoy por hoy al existir un parterre en medio de la vía, esto obliga a que todos los trabajadores de esta industria tengan que llegar hasta el centro urbano de Lasso, encontrar el primero intercambiador de tráfico para poder cambiar de sentido de circulación y llegar finalmente a su punto de destino, lo mismo sucede con el transporte de carga pesada que lleva materia prima hacia la planta de acero, quienes para acceder a la planta desde dirección sur deben hacer el mismo recorrido que realiza Etn04 hasta el centro poblado de Lasso para poder acceder a la industria y por el otro lado quienes salen desde la planta para dirigirse hacia el norte de la misma manera deben llegar al intercambiador de la piedra colorada (entrada a la parroquia Guaytacama) para poder tomar su ruta de destino, esto implica que el aumento de distancia representa también gasto en la economía pues la distancia es una suma de dinero que se consume en combustible.

Al consultar a nuestro entrevistado (Etn04), como residente del cantón Latacunga y visitante temporal del sector de Lasso, cuál es su percepción de los impactos que ha tenido este tipo de proyectos viales sobre el territorio y si los mismos han sido positivos o negativos, manifiesta:

El sistema vial mismo direcciona a que la gente se dirija hacia el sur o norte, es como que usted maneja normalmente y piensa que se va a encontrarse con la ciudad de Latacunga que siempre fue una ciudad de paso, pero luego se fija y se da cuenta que llega directamente a Ambato, ya ni siquiera por Salcedo pasa, pues parece como que las ciudades que eran de paso ahora se volvieron invisibles.<sup>19</sup>

La red vial hace que el turismo se desvíe, antes que se den cuenta que podían entrar a la ciudad a comprar chugchucas o hallullas, ellos ya que tiempo se fueron. Imagínese que desde Lasso ya les van direccionando para donde seguir, llegan a la entrada de Saquisilí y pasan recto ya cuando llegan al intercambiador de Pujilí, como que piensan en tratar de ingresar a Latacunga, pero de ahí son de 10 a 15 minutos más por el tráfico de ingreso a la ciudad y prefieren aguantarse las ganas de las chugchucas y de las hallullitas y pasan recto antes de perder más tiempo.<sup>20</sup>

Dentro de este análisis nos puede decir ¿qué paso con el sector de Lasso?

---

<sup>19</sup> Mauricio Toro (Trabajador de la zona de estudio) en conversación mantenida con la autora, marzo de 2017.

<sup>20</sup> Mauricio Toro (Trabajador de la zona de estudio) en conversación mantenida con la autora, marzo de 2017.

Lasso?... Uuuh Lasso, es una devastación total, eso se convirtió en una avenida, que no tenía nada que ofrecer, a lo mucho uno que otro lácteo por las fábricas que había ahí, pero ahora viven del consumo interno de ellos mismo, ya no viven del turismo de paso, mejor ahora se están poniendo al lado de la nueva carretera otros locales de comida, pero ni siquiera es gente de ahí mismo es gente foránea, esos monos de la costa.<sup>21</sup>

Para mí, Lasso siempre tuvo las de perder, porque si la carretera pasaba por ahí, se perdían los negocios por la ampliación de la vía y si no pasaba como es ahora también se perdieron los negocios, todo empeoro” (...) “la ciudad quedo marginada”, la planificación solo busca favorecer a los grandes centros económicos, y los pequeños que vivían del turista de paso no importaron.<sup>22</sup>

Qué se puede encontrar hoy por hoy en Lasso, ¿qué mantiene su pequeña economía?

En Lasso hay grandes locales de productos químicos, ahora hay mecánicas para maquinaria agrícola porque todo se relaciona con su entorno, si no hay consumo para otro tipo de comercios no precisamente el sector se va a llenar de salones. Lasso ya no tiene que ofrecer al turista de paso, únicamente debe conformarse con su consumo interno.<sup>23</sup>

En esta pequeña intervención, es claro leer entre cada relato que los grandes proyectos de infraestructura vial no solo son elementos territorializadores en el nuevo territorio que conectan, sino también que son entes de desterritorialización que arrebatan poder a los más pequeños y casi siempre hacen ganar a los más grandes. Ante esto es importante saber que piensa la parte política-administrativa del territorio Latacungueño. Pues para Cecilia Páez – Asesora de la Alcaldía de Latacunga, el impacto del paso lateral sobre el cantón es beneficioso debido a que permite formular nuevas estrategias de atracción turística para la ciudad, los pequeños centros poblados pueden crecer gradualmente y generar nuevos modos de producción, “el único problema aquí es que la gente es conformista, poco o nada les interesa el progreso de los demás, tampoco el común, no es como en Ambato, el ambateño es emprendedor, luchador está en todo”<sup>24</sup>

---

<sup>21</sup> Mauricio Toro (Trabajador de la zona de estudio) en conversación mantenida con la autora, marzo de 2017.

<sup>22</sup> Mauricio Toro (Trabajador de la zona de estudio) en conversación mantenida con la autora, marzo de 2017.

<sup>23</sup> Mauricio Toro (Trabajador de la zona de estudio) en conversación mantenida con la autora, marzo de 2017.

<sup>24</sup> Cecilia Páez (Asesora de la Alcaldía de Latacunga) en conversación mantenida con la autora abril de 2017.

Sin embargo, como municipalidad, nosotros estamos generando proyectos y propuestas que incentiven el turismo tanto en la ciudad como en el sector rural, Latacunga tiene mucho que ofrecer a sus visitantes, solo hay que decidirse a empezar.<sup>25</sup>

¿Cuál es la percepción del Sr. alcalde sobre el proyecto vial?

Para nuestro señor alcalde el proyecto del paso lateral es algo beneficioso, ya que no hay tantos carros que pasan por aquí todos los días de norte a sur, de sur a norte congestionado todo, mejor que desviemos el tráfico para que nuestra ciudad pueda vivir tranquila y así el que quiera visitarnos venga con gusto y porque quiere.<sup>26</sup>

Es claro el análisis que presenta la parte administrativa y política del cantón en cuanto al impacto que generó el desvío de la red vial de integración nacional para el cantón de Latacunga, pues para ellos es un incentivo para repensar la ciudad, es decir, como promocionarla para que sea atractiva al turismo, como planificarla de mejor manera para que sus habitantes recuperen su identidad propia, sin embargo, aún se ve muy poco de las estrategias de planificación que puedan formularse, Latacunga aún cuenta con una normativa obsoleta que incluso en la regulación de uso y ocupación del suelo no es clara, no se han desarrollado planes especiales o parciales que permitan mejorar las condiciones urbanísticas del cantón.

## **2. Dimensión socioeconómica**

Mediante la recopilación de información secundaria de medios de comunicación local y nacional en cuanto a la construcción de los dos pasos laterales en el cantón de Latacunga, uno en el sector de Lasso y el otro en la entrada principal al mismo, se puede entender cuál fue el objetivo principal del proyecto, el mismo que se enfocó en desviar el flujo vehicular directamente hacia la salida del cantón Salcedo para concertarse directamente con la escala de mayor articulación nacional en el país como es la ciudad de Ambato, sin embargo, esto ha traído consigo una modificación importante en cuanto a la dinámica comercial y productiva tanto de la escala local del cantón Latacunga, como también en la escala parroquial del sector de Lasso (fotografía 3.6), por cuanto los negocios asentados a lo largo de la vía, decayeron entre el “50 y 60 por ciento según los comerciantes de la zona” (El Comercio 2015)

---

<sup>25</sup> Cecilia Páez (Asesora de la Alcaldía de Latacunga) en conversación mantenida con la autora abril de 2017.

<sup>26</sup> Cecilia Páez (Asesora de la Alcaldía de Latacunga) en conversación mantenida con la autora abril de 2017.



**Fotografía 3. 6 Reporte fotográfico de fachada de negocios temporales cerrados**

Fuente: Publicación 21 de mayo del 2015 diario nacional El Comercio.

En este sentido, se establece que las personas que viajan hacia la ciudad de Ambato en sentido sur y hacia la ciudad de Quito en sentido norte, ya no entran a los centros poblados que antes del nuevo eje vial, eran el principal paso hacia los sitios de destinos, esto ha provocado que los viajeros crucen directo por ahorrar tiempos en viajes y ha obligado a que los comercios formales tengan que migrar hacia la informalidad del nuevo proyecto. (fotografía 3.7)

Modesto Moreta en su publicación del 21 de mayo del 2015, en el diario nacional “EL COMERCIO” da a conocer que:

(...) para el presidente de la Cámara de Comercio de Latacunga, Iván Delgado, la nueva vía es importante para las dos ciudades (Latacunga. - Salcedo), puesto que creará nuevos polos de desarrollo en la provincia. Sin embargo, la gastronomía está afectada, por lo que una de las propuestas es colocar gigantografías y señalización para que los turistas ingresen a las dos urbes y en eso deben apoyar el Ministerio de Turismo y los municipios, para así dinamizar los negocios (Moreta 2015)



**Fotografía 3. 7 Negocios espontáneos en la nueva vía Panamericana E35**

Fuente: Publicación 21 de mayo del 2015 diario nacional El Comercio.

### **3. Dimensión espacial: movilidad y desplazamiento**

En la publicación del 02 de junio del 2015 del medio de comunicación local Cotopaxi Noticias (fotografía 3.8), se describe un preámbulo de cómo hoy por hoy la población de Lasso para poder desplazarse hacia la ciudad de Latacunga cabecera provincial de Cotopaxi y lugar de destino laboral, estudiantil y administrativo, tiene que realizar una mayor inversión tanto en tiempo como en costos de movilización, por cuanto se menciona:

Para lograr embarcarse desde Lasso hacia Latacunga en las mañanas es difícil, especialmente para los estudiantes. Los buses de Asotrial bajan llenos o si los llevan parados intentan abusar de los pasajes, exigen el pago de \$0.75 cuando el valor oficial es de \$.55. “*Es que subió el 25%*”, dicen los controladores, confundiendo ese porcentaje con 25 centavos. Y lo dicen groseros. La Agencia Nacional de Tránsito (ANT) no hace que se cumpla la obligación de tener pegados los tarifarios en el interior de los vehículos (COTOPAXI NOTICIAS 2015)

Los interprovinciales eran una alternativa, pero con el desvío ya no lo son, pues a los pasajeros les tocaría quedarse lejos de la ciudad y de allí tomar otro bus, lo que implica más tiempo y dinero. Las cooperativas interparroquiales Tanicuchí, Lasso, Pastocalle y Guaytacama pasan cada 20 o 30 minutos y a paso de tortuga, eso hace además que cuando pasen por los principales puntos estén como latas de sardina. Razón por la que muchos de los moradores del sector prefieren entonces viajar por Saquisilí, haciendo escala, pero se demora más tiempo por



lo destrozada que está la vía desde Aglomerados Cotopaxi, que corresponde a la Prefectura y que desde que fue abierta, hace más de 35 años, no ha vuelto a ser tratada” (COTOPAXI NOTICIAS 2015)



**Fotografía 3. 8 Demanda de pasajeros para traslado en transporte público**

Fuente: Publicación 02 de junio del 2015 diario local Cotopaxi Noticias

#### **4. Inseguridad vial**

En la publicación del 29 de enero del 2012 del medio de comunicación local Cotopaxi Noticias, Laura Barreros describe la preocupación de los moradores en cuanto a los cruces peatonales que se debería considerar en el diseño y construcción del nuevo paso lateral, el mismo que contempla en su proceso de construcción la presencia de 6 carriles de tránsito vehicular de alto riesgo (fotografía 3.9).

El representante del barrio Nueva Esperanza de la parroquia Tanicuchi, ubicado al noroccidente del barrio Lasso, está sentado en el extremo Oeste de la vía. Allí viven cerca de 80 familias, cuyos jefes de hogar –en su mayoría- laboran en las plantaciones florícolas que se asientan en sectores orientales como San Agustín de Callo. Los trabajadores, al igual que muchos de sus hijos deberán cruzar diariamente los 40 metros que constituyen el ancho de la vía para llegar a sus trabajos y centros educativos, respectivamente (Barreros 2012)



**Fotografía 3. 9 Registro fotográfico del proyecto de diseño vial. Ancho aprox. 40 m**

Fuente: Reporte fotográfico en base a recorrido de campo.

Lo que implica un riesgo social importante, por cuanto el paso lateral de Lasso al ser considerada una vía de alta velocidad, genera en los habitantes del sector un riesgo constante, ya que los peatones deben esperar a que los vehículos que circulan por el sector se encuentren a considerables distancias para poder cruzar corriendo hacia el otro extremo de la vida, en donde el destino final son los barrios colindantes que cuentan con el emplazamiento de importantes industrias en el sector, y son quienes brindan trabajo a los morados de la parroquia.

### **Transferencia del modelo de investigación**

#### **Aporte teórico y análisis de la realidad**

Epistemológicamente las ciudades son sobre todo, *contacto, regulación, intercambio y comunicación*, después, se componen de: estructura, “forma de producir la ciudad, paisaje urbano, monumentalidad, movilidad e incluso del mercado” (Rueda 1997,1-2) para terminar de constituirla; sin dejar de lado que esta definición se convierte en un aspecto secundario al identificar que todo proceso o fenómeno de cambio en las ciudades, surge de la interacción de un conjunto social, sus actividades e instituciones (Rueda1997, 1-2).

Enfocar en la presente investigación la importancia del aporte del debate teórico entre territorio, sociedad y espacio, nos lleva a reflexionar sobre como la producción social del espacio necesita tanto de bases objetivas como subjetivas para su materialización, la cual no únicamente se da en formas físicas y tangibles sino también funcionan en un modo intangible gracias a la presencia activa de la sociedad. Conocer el entorno material en donde se generan procesos y fenómenos urbanos permite reconocer cómo y de qué manera vectores físicos y naturales produce desterritorialización en el espacio social.

A ello se suma el estudio diversificado de las escalas geográficas dentro del territorio, como variables independientes de acción en el contexto de estudio, las cuales buscan enfocar cuál es su rol dentro de los procesos urbanos de la región y a su vez las potencialidades que poseen como escalas de poder cada una de ellas, pues es claro identificar en nuestra investigación cómo la planificación estratégica de la escala Nacional y Regional ha incidido directamente en los procesos de desterritorialización que hoy por hoy afronta la escala menor de los centros urbanos de vinculación regional del Ecuador y que corresponden al desarrollo de la escala local.

Hablar de escalas nos lleva a parafrasear a González (2005), quién en referencia a la geografía escalar, define que “las escalas no son algo que nos viene dado externamente, sino que es fruto de nuestra propia interacción social” (González 2005, 100). Se convierten en relaciones de poder, cuando son consideradas un instrumento para las luchas sociales tanto a nivel económico como político, pues Swyngedouw (1997) citado por González (2005) establece que “los procesos de (re)construcción de las escalas alteran y expresan cambios en la geometría del poder social reforzando el poder y el control de algunos y limitando el poder de otros” (González 2005, 101).

Por otro lado, el desarrollo de estudio del eje analítico de investigación basado en el sistema planificador de la escala nacional y de donde surge el proyecto de reestructuración de la red vial nacional, se asocia con el concepto que maneja Gutierrez (2004) sobre el proyecto de la red de alta velocidad materializada en Europa que nos permite entender que la misma “constituye un importante instrumento de cohesión y de integración territorial” (Gutierrez 2004, 209). Sin embargo enlazar las regiones entre sí en base a condiciones de tiempo, precio y calidad de servicio, es aún motivo de desigualdad en los pequeños poblados o ciudades que se convierten en ciudades invisibles, como es el caso evidente de las áreas rurales de los

principales centros urbanos vinculados a una infraestructura vial de tan alto impacto reflejando así, como “fuera de los corredores de transporte quedan espacios con peor accesibilidad (áreas sombra<sup>27</sup>) y un menor potencial de desarrollo” (Gutierrez 2004, 210).

Finalmente, la correlación de los dos ejes analíticos de investigación permitió aplicar una metodología de estudio para análisis de las dimensiones: espacial, social, político y económico de donde los aportes más importantes son:

El análisis socio espacial de la base de datos obtenido del cantón de Latacunga, con los SIG permiten correlacionar los Principios Geográficos de distribución espacial, por medio del cálculo del índice de Clark Evans, facilitando obtener resultados reales, cuantitativos y cualitativos para el proceso de investigación, los cuales son materializados e identificados en el área de estudio. El cálculo del índice de Clark Evans, como indicador de una variable operacional de distribución espacial de asentamientos, genera un aporte para el entendimiento de los procesos de desterritorialización en el estudio de una dimensión espacial, puesto que, en referencia al ejercicio aplicado sobre las distancias desde el eje vial principal hacia cada centro poblado, permite identificar que posterior al proceso de desterritorialización a causa de la presencia de proyectos de infraestructura vial, dichos proyectos dan paso a la formación las nuevas configuraciones socio- espaciales que se generan dentro del territorio.

El ejercicio aplicado al caso de estudio del cantón Latacunga refleja que existen cuatro conjuntos de asentamientos humanos que se encuentran distribuidos espacialmente en función de un centroide urbano principal, los cuales generan condiciones adecuadas para cumplir roles económicos importantes para el desarrollo urbano de la ciudad. Considerando que: Mientras más se expande la ciudad, la concentración de asentamientos hacía la periferia es más dispersa, pero al mismo tiempo se distribuyen uniformemente entorno a un nuevo centro urbano equidistante a más centros.

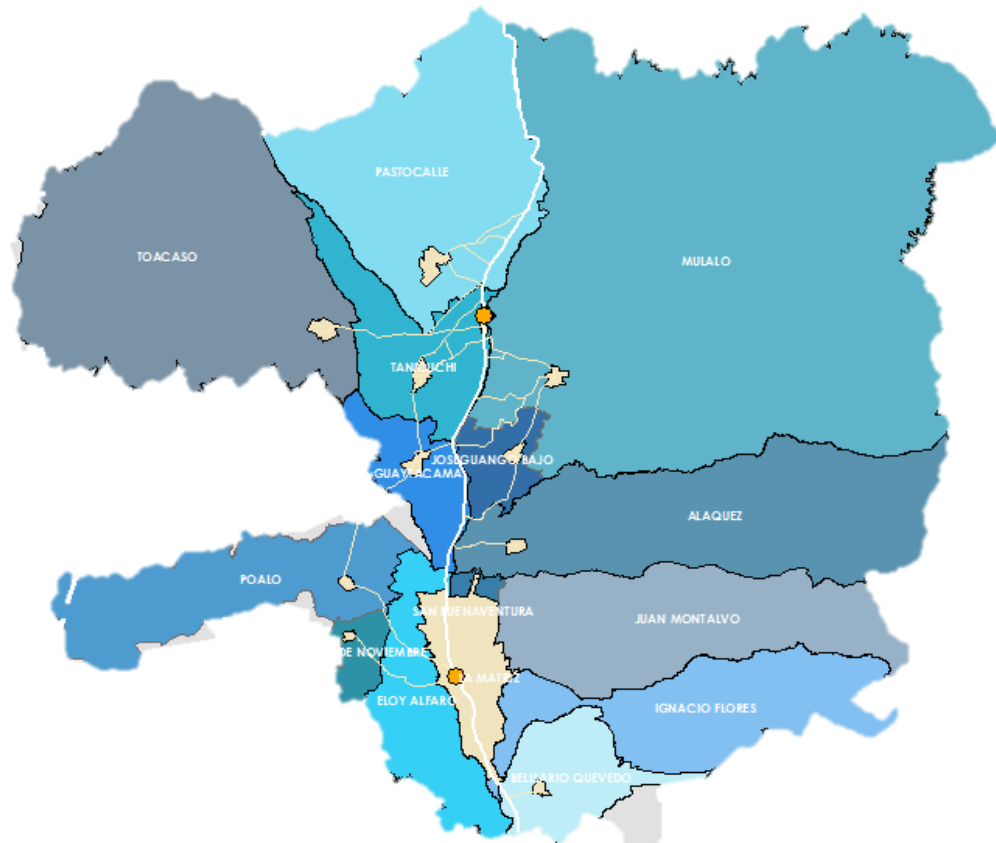
La incorporación de proyectos viales de integración regional determina que mientras mayor accesibilidad tienen los centros poblados, la distribución espacial de asentamientos (mapa 3.6), tiende a concentrarse hacía el punto más próximo del eje vial, evidenciando una

---

<sup>27</sup> Son espacios comprendidos entre la conexión de dos ciudades que resultan con desventajas de localización y desarrollo, al contar con menor accesibilidad.

distribución de asentamientos más uniforme y así un nuevo período de territorialización para los años 2000-2007.

**Mapa 3. 6 Centroides de centros poblados principales del cantón Latacunga**



**Fuente:** Mapeo realizado en base a *layers* del GADMCL

Paralelamente, los recorridos de campo realizados para identificar flujos y destinos permiten reconocer en base al fundamento teórico de las etapas de los modelos de redes de infraestructura vial, como con la reestructuración de la red vial de integración nacional, pasamos de la segunda etapa de redes urbanas que comienza con un modelo de planificación a partir de “trazos de líneas de penetración, que relacionan ciertos núcleos interiores del territorio con los puertos mejor equipados” (Zárate y Rubio 2005, 502) con el fin de ampliar sus áreas de influencia e iniciar con un potencial crecimiento de desarrollo económico, a la séptima etapa de las redes de transporte, en donde aparecen las primeras autopistas, que permiten multiplicar las conexiones con la mejora de las redes de infraestructuras, de forma que la nueva red de transporte se hace densa y jerarquizada. Los ejes principales alcanzan su mayor desarrollo y surge una red urbana también jerarquizada (Zárate y Rubio 2005, 501-502) con diferentes escalas de poder.

Es así como dentro de nuestra investigación se identifica el desarrollo de tres escalas de poder importantes como son: la escala regional, local y parroquial, siendo la última escala en donde se producen los efectos de desterritorialización a causa de la interacción que surge de las escalas superiores por intermedio de la red vial de integración nacional.

Finalmente, el análisis social se enfoca desde la investigación de campo y la recopilación de información de diarios de prensa nacional y local, permiten aportar a variables de investigación como disminución de actividades económicas, en donde se entiende que el principal ingreso económico para su población dependía del turismo de paso transitante por la zona y que ahora al verse dentro de un umbral por la reestructuración de la red vial de integración nacional, han tenido que enfrentar un fenómeno de movilidad social, con el fin de buscar una relocalización de actividad o residencia condicionada por su capacidad económica y de acceso a la tierra. Otra de la variable que se han podido complementar con este proceso de investigación es la realidad del fraccionamiento espacial, el cual, al ser medido a través de áreas de suelo afectadas y expropiadas, nos muestran como proyectos de infraestructura son altos consumidores del espacio físico condicionando a la parte social a ser un ente resiliente dentro del territorio sobrante o a su vez a ser un ente de abandono y desposesión del lugar en donde inicialmente estuvo instalado, confluyendo con ello a la llegada de un futuro proceso de reterritorialización.

## Conclusiones

Durante el desarrollo de la investigación propuesta, se realizó el análisis del proceso de desterritorialización, como efecto de la reestructuración de la red vial de integración nacional, el mismo que como se mencionó en capítulos anteriores, al no ser una variable cuantificable, brinda la oportunidad de identificar mediante la medición de fenómenos urbanos, los efectos de la aplicación de la planificación tradicional y estratégica sobre el territorio, la cual está estrechamente ligada a la política pública del gobierno ecuatoriano, que ha transformado el territorio desde su base inmaterial hasta su base material, gracias a la división geográfica en escalas territoriales de organización en el territorio, como también al establecimiento de objetos móviles e inmóviles para su vinculación e interacción.

Hablar de objetos inmóviles permitió centrar la atención de este estudio en los efectos que trae consigo la reestructuración de la red vial de integración nacional sobre el barrio de Lasso, que a su vez confirma la teoría planteada por Harvey (2007) en cuanto a las redes de infraestructura de transporte, en donde la interacción espacial entre ciudades y territorios a diferentes escalas permite identificar que las inversiones en los proyectos de reestructuración o incorporación de nuevas infraestructuras de transporte son “atraídas hacia los mayores centros de producción, financieros y comerciales porque es ahí en donde son más rentables” (Harvey 2007,41).

Es así que el abordaje de estudio sobre la realidad territorial del Ecuador refleja el caso de la conexión directa que existe por medio de red vial de integración nacional entre las ciudades de Quito, Ambato, Cuenca y Guayaquil; como la escalas jerárquicas más grandes dentro del territorio que a su paso deja de lado a los centros poblados de menor escala como Latacunga, Salcedo y Lasso, volviéndolos centros urbanos totalmente invisibles, en donde los centros poblados más pequeños han cambiado su oferta de servicios y funciones a fin de subsistir ante el impacto de la inversión planificadora del estado.

Por lo que la planificación estratégica del estado, permitió definir cómo el accionar por parte del estado en los procesos de planificación urbana del país tienen como objetivo erradicar las brechas de desigualdad a nivel de todos sus centros urbanos, generando para ello proyectos integrales a nivel de región como por ejemplo grandes proyectos de infraestructura vial, eléctricos, de educación y salud; los cuales ya en el espacio físico materializado revelan que

el discurso político de gestión y planificación sesga la realidad de las escalas menores del territorio, tal es así, que para el sector de Lasso, como la escala más pequeña de la gran escala local del centro urbano de vinculación regional del cantón Latacunga, se identifica claramente que existen partes del territorio que resultan ganadoras y otras partes que se convierten en perdedoras.

Haciendo énfasis en el espacio territorial perdedor, en el sector de Lasso, se identifica un impacto social, económico y espacial extremadamente considerable que se ve reflejado con la desterritorialización de los años 60-90, en donde los impactos de la modernidad sobre la zona rural de Lasso generaron un considerable proceso de fragmentación espacial en el mismo, confluyendo así en el desplazamiento social e identitario de su territorio. A esta perspectiva se suma la llegada de la nueva desterritorialización de los años 2008 -2015, que desencadenó el surgimiento de la efervescencia de escalas territoriales en la nación, en donde cada escala presenta un fenómeno urbano diferente que desterritorializa el espacio habitado tanto urbano y rural de las escalas menores de los centros urbanos regionales del Ecuador.

El proceso de desterritorialización del último período, evidenció en el sector de Lasso la presencia de fenómenos urbanos tangibles y cuantificables que dan a conocer el alto grado de disminución de actividades productivas, movilidad social y finalmente la pérdida de áreas de suelo productivo a causa de la construcción de proyectos de infraestructura vial que reemplazan el suelo agrícola por una franja de asfalto rígido para una rápida circulación vehicular, aportando de esta manera a que poco a poco los pequeños centros urbanos más cercanos se deterioren y generen en ellos áreas de sombra, demostrando así que la única lógica de habitación es convertirse en espacios umbrales y fragmentados que de una u otra manera componen la escala regional.

Por otro lado, hablar de territorios ganadores, es validar la teoría planteada por Herner (2009), al decir que la “desterritorialización puede ser considerada un movimiento por el cual se abandona el territorio, una operación de líneas de fuga, y por ello es una reterritorialización y un movimiento de construcción del territorio” (Herner 2009, 168), es decir, los territorios no se destruyen ni desaparecen se transforman y construyen una nueva característica territorial como producto de la interacción social que surge dentro del territorio. En este preámbulo se retoma al eje central de infraestructura vial heredado del período de los años 60-90, el cual generó en Lasso el inicio de un proceso de territorialización para los años comprendidos entre



el 2000-2007, por cuanto el territorio entra en un proceso de transición que genera una distribución uniforme de asentamientos humanos que se emplazan cerca al eje vial y los mismos que durante estos años tenían garantizado el acceso, conectividad y una gran dinámica de flujos de capital, lo que ocasionando consigo que surja una nueva característica territorial como producción social del espacio habitado de Lasso.

Simultáneamente, del análisis actual se plantea una futura hipótesis de investigación que refleja que todo proceso de desterritorialización genera una reterritorialización del mismo territorio, el cual luego de las transformaciones sucedidas por fenómeno y procesos urbanos comienza a resurgir con nuevas lógicas territoriales tanto económicas, sociales y espaciales que buscarán ganar una característica y rol específico para su espacio, llegando de este modo a concluir en "*la sustitución del espacio de los lugares por el espacio de los flujos*" (Zárate y Rubio 2005,475)

Tal es así, que los resultados de nuestra investigación permiten retomar y validar la hipótesis de investigación planteada especialmente en varias de sus premisas, como es el caso de que "a escala nacional, inicia un proceso de organización del territorio, mientras que a nivel local el territorio se desorganiza y se degrada, influyendo con ello en la desterritorialización de los sectores rurales de la escala local de los centros urbanos regionales de la nación", por cuanto la propuesta de ordenamiento territorial que se genera con la estrategia territorial nacional define desde su objetivo principal que el rol del Estado es incentivar a la integración y cohesión del territorio generando con ellos escalas dominantes y dominas, pues el territorio se organiza de manera jerárquica por los roles que se encuentran en funcionamiento y servicio a nivel de región para las cuales el proceso descentralizador actúa como un ente de amparo político que garantiza aún más el poder dominante a la llamada escala regional, mientras que en la pequeña escala se presenta como un territorio que debe subsistir de acuerdo a la realidad que lo rodea debido a que su proyección hacia el territorio depende mucho de la fuerza del poder político local que se genere dentro de estas áreas, sin embargo, como se puede deducir en el caso de estudio el poder local se ve reducido a una mínima expresión.

Otro de los planteamientos que compone la hipótesis para el proceso de investigación, menciona que "la suma de procesos y fenómenos urbanos de transformación socio-territorial generan un umbral de distribución desigual del espacio y a su vez la existencia de nuevas lógicas y características territoriales que coexisten en una dinámica multitemporal de espacio

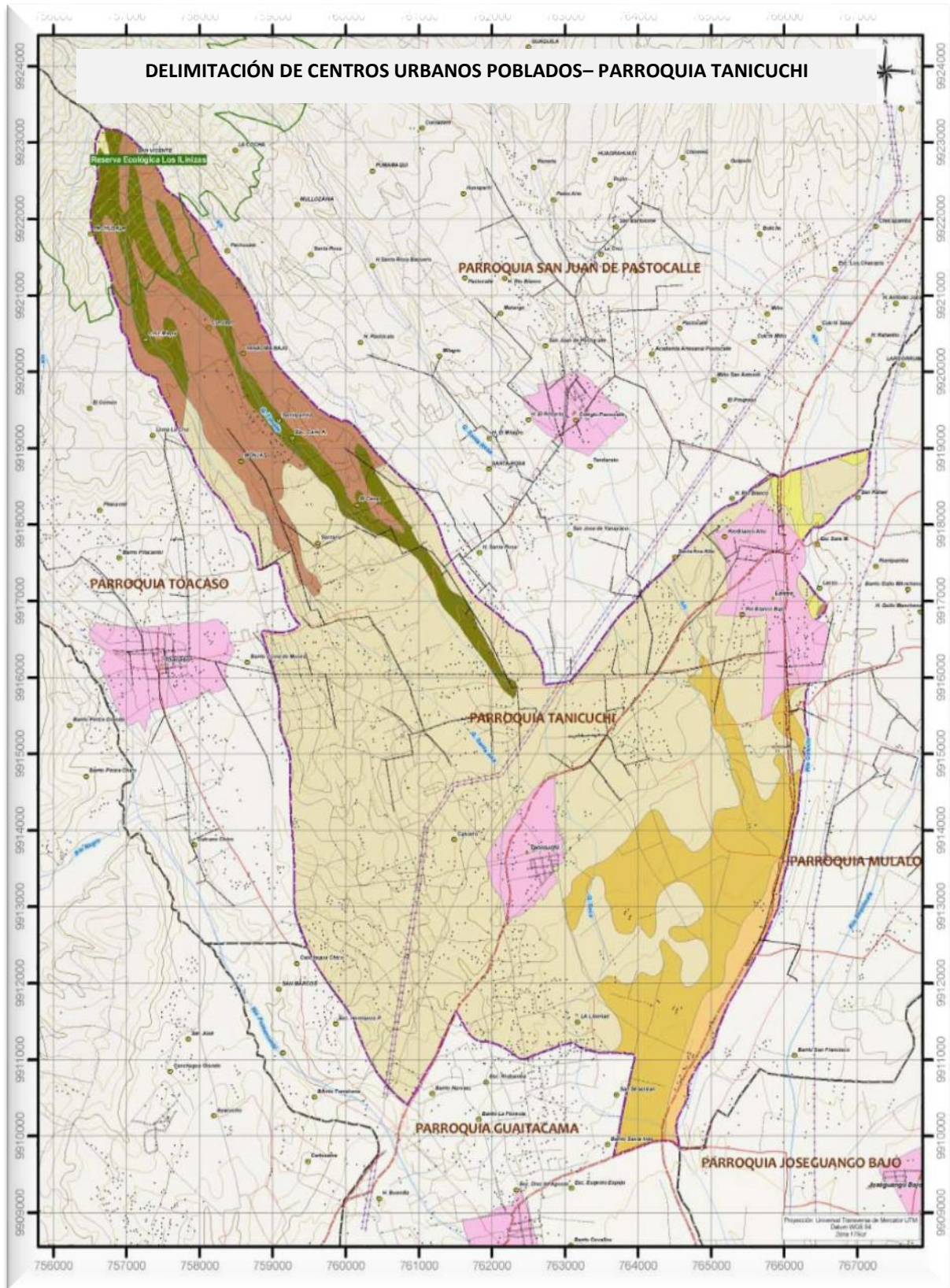
y tiempo", es aquí en donde el umbral de distribución desigual bosqueja que el gran flujo de capital que interactúa entre las escalas regionales traspasa el territorio local del cantón Latacunga en forma directa, es decir, obviando todo a su paso con el único fin de optimizar tiempo, lo que genera, que los pequeños territorios cercanos a Lasso y al nuevo proyecto de infraestructura vial, tiendan a sentirse atraídos a la irradiación del nuevo flujo económico que se genera fuera del umbral de la micro escala de la escala local, lo cual promueve una nueva desterritorialización en el territorio donde se reestructuró la red vial de integración nacional y una futura reterritorialización en el espacio más cercado al nuevo proyecto vial y el cual progresivamente va generando nuevas lógicas territoriales de ocupación del espacio transformado.

Finalmente con los resultados y hallazgos del marco de esta investigación se logra concebir como aporte teórico que la dinámica temporal de los procesos urbanos a través de la historia van evolucionando de ser entendidos como procesos permanentes del espacio que se repiten continuamente, a ser procesos urbanos mutantes que trascienden de los límites geográficos de una determinada escala para influir sobre otra más pequeña, los mismos que a más de desterritorializar el espacio, lo reterritorializan, reconfiguran y producen induciendo así a conocer que:

“Todo efecto de desterritorialización trae consigo un nuevo proceso de reterritorialización”.

## Anexos

### Anexo 1 Delimitación de centros urbanos poblados– parroquia Tanicuchi



Fuente: GADPR-TANICUCHI-PDOT 2011

**Anexo 2: Ficha técnica de diseño metodológico Proceso Urbano de Desterritorialización (60 – 90)**

<b>FICHA TÉCNICA METODOLÓGICA N°01</b>			
<b>PROCESO URBANO</b>	<b>DESTERRITORIALIZACIÓN</b>	<b>PERÍODO DE ESTUDIO</b>	<b>1960´ - 1990´</b>
La desterritorialización puede ser considerada un movimiento por el cual se abandona el territorio, una operación de líneas de fuga, y por ello es una reterritorialización y un movimiento de construcción del territorio (Herner 2009, 168)			
<b>FENÓMENO</b>	Fragmentación espacial		
Schapira menciona que: “La noción de fragmentación pone el acento sobre la complejidad de las dinámicas socio-espaciales ligadas a la metropolización (estallido, separación, secesión), resultante de la agravación de las desigualdades sociales, el ascenso de la pobreza y la brutal pauperización de las clases medias”. (Schapira 2001,33). La fragmentación es un proceso innato al capitalismo que se acentúa en la fase de globalización sobre el territorio y la misma que para Schapira (2001) engloba: i) componentes espaciales, ii) dimensiones sociales y iii) político-económicas.			
<b>VARIABLE</b>	Tenencia de la tierra		
<b>INDICADOR</b>	% de tenencia de la propiedad de tierra rural.		
<b>DISEÑO METODOLÓGICO</b>	<b>Cuantitativo</b> - Análisis de datos secundarios cuantitativos. <b>Fuente:</b> (PDOT_LATACUNGA Y PDOT_TANICUCHI)		
<b>DIMENSIÓN DE ESTUDIO:</b>	Espacial	<b>TIPO DE VARIABLE:</b>	DISPONIBLE (D)
<b>FICHA TÉCNICA METODOLÓGICA N°02</b>			

<b>FENÓMENO</b>	Movilidad Social		
La movilidad puede ser concebida, como el "pulso de la comunidad". El modo del pulso del organismo humano es un proceso que causa y refleja todos los cambios que ocurren en la comunidad, siendo susceptibles de análisis por elementos definibles numéricamente (Burguess 1925, 127).			
<b>VARIABLE</b>	Movimientos migratorios		
<b>INDICADOR</b>	Ciudades de destino		
<b>DISEÑO METODOLÓGICO</b>	<b>Cuantitativo</b> - Análisis de datos secundarios cuantitativos. <b>Fuente:</b> (PDOT_LATACUNGA Y PDOT_TANICUCHI)		
<b>DIMENSIÓN DE ESTUDIO:</b>	Espacial	<b>TIPO DE VARIABLE:</b>	DISPONIBLE (D)
<b>FICHA TÉCNICA METODOLÓGICA N°03</b>			
<b>FENÓMENO</b>	Zonificación		
La zonificación implica la posibilidad de adoptar un derecho diversificado sobre el suelo, diferente de una zona u otra. La forma más elemental de zonificación está definida por el perímetro de aglomeración que delimitan los espacios donde la construcción es autorizada, de aquellos donde se prohíbe. esta zonificación tiene efecto no sólo sobre la utilización de los terrenos sino también sobre su valor (Maldonado 2006, 69).			
<b>VARIABLE</b>	Cambios de Uso de Suelo		
<b>INDICADOR</b>	Cartografía		
<b>DISEÑO METODOLÓGICO</b>	<b>Análisis socio espacial</b> - Análisis de datos secundarios cuantitativos. <b>Fuente:</b> Elaboración propia en base de datos <i>layers</i> GADMCL		
<b>DIMENSIÓN DE ESTUDIO:</b>	Espacial	<b>TIPO DE VARIABLE:</b>	DISPONIBLE (D)

Fuente: Compilación de la matriz de dominio de tema con el proceso metodológico aplicado a cada indicador.

**Anexo 3 Ficha técnica de diseño metodológico Proceso Urbano de Territorialización (2000 – 2007)**

<b>FICHA TÉCNICA METODOLÓGICA N°01</b>			
<b>PROCESO URBANO</b>	<b>TERRITORIALIZACIÓN</b>	<b>PERÍODO DE ESTUDIO</b>	<b>2000´ - 2007´</b>
<p>La territorialidad es una característica central de los agenciamientos. En Mil Mesetas Deleuze y Guattari afirman: “Todo agenciamiento es en primer lugar territorial. La primera regla concreta de los agenciamientos es descubrir la territorialidad que engloban, pues siempre hay una. El territorio crea el agenciamiento. El territorio excede a la vez el organismo y el medio, y la relación entre ambos; por eso el agenciamiento va más allá también del simple “comportamiento” (Deleuze y Guattari, 1997: 513) citado en (Herner 2009, 166).</p>			
<b>FENÓMENO</b>	Incremento de infraestructura vial.		
<p>Para Camagni (2005), la ciudad al ser considerada como un espacio de consumo necesita ser accesible para todos. El incremento de infraestructura vial, asociado al principio de accesibilidad se lo considera como una base de la organización interna del espacio urbano, surge de la competencia por asegurar localizaciones ventajosas dentro del espacio y está directamente relacionado con las decisiones individuales de localización dentro de las urbes (Camagni 2005).</p>			
<b>VARIABLE</b>	Conectividad Vial		
<b>INDICADOR</b>	% de área geográfica que ocupa sobre el territorio.		
<b>DISEÑO METODOLÓGICO</b>	<b>Cuantitativo</b> - Análisis de datos secundarios cuantitativos. <b>Fuente:</b> PDOT_LATACUNGA		
	<b>Análisis socio espacial</b> - Mapeo de tipos de red vial existente. <b>Fuente:</b> Elaboración propia en base a datos <i>shape</i> GADMCL		
<b>DIMENSIÓN DE ESTUDIO:</b>	Espacial	<b>TIPO DE VARIABLE:</b>	DISPONIBLE (D + I)

<b>FICHA TÉCNICA METODOLÓGICA N°02</b>			
<b>FENÓMENO</b>	Movilidad Social		
La movilidad puede ser concebida, como el "pulso de la comunidad". El modo del pulso del organismo humano es un proceso que causa y refleja todos los cambios que ocurren en la comunidad, siendo susceptibles de análisis por elementos definibles numéricamente (Burguess 1925, 127).			
<b>VARIABLE</b>	Distribución de asentamientos humanos		
<b>INDICADOR</b>	Índice de Clarks Evans.		
<b>DISEÑO METODOLÓGICO</b>	<b>Cuantitativo - Análisis de datos secundarios cuantitativos. Fuente</b> (PDOT_LATACUNGA Y PDOT_TANICUCHI)		
	<b>Análisis socio espacial</b> – Mapeo de la tendencia de distribución de asentamientos humanos en la escala de estudio. <b>Fuente:</b> Elaboración propia en base a datos shape GADMCL.		
<b>DIMENSIÓN DE ESTUDIO:</b>	Espacial	<b>TIPO DE VARIABLE:</b>	INVESTIGACIÓN (E)
<b>FICHA TÉCNICA METODOLÓGICA N°03</b>			
<b>FENÓMENO</b>	Incremento de la mancha urbana		
La expansión de la ciudad, desde la perspectiva de planificación urbana, es concebida casi absolutamente en términos de su crecimiento físico (..) y el progreso de los servicios técnicos que han convertido la vida urbana no solo en llevadera, sino en confortable. (Burguess 1925, 122).			
<b>VARIABLE</b>	Distribución espacial		
<b>INDICADOR</b>	Cartografía		
<b>DISEÑO METODOLÓGICO</b>	<b>Cuantitativo</b> – Aplicación del modelo de Diseño comparativo sobre el incremento de suelo urbano a lo largo del eje. <b>Fuente:</b> Elaboración propia en base a datos <i>layers</i> GADMCL		
<b>DIMENSIÓN DE ESTUDIO:</b>	Espacial	<b>TIPO DE VARIABLE:</b>	DISPONIBLE (D+I)

Fuente: Compilación de la matriz de dominio de tema con el proceso metodológico aplicado a cada indicador.

**Anexo 4 Ficha técnica de diseño metodológico Proceso Urbano de Desterritorialización (2008 – 2015)**

<b>FICHA TÉCNICA METODOLÓGICA N°01</b>			
<b>PROCESO URBANO</b>	<b>DESTERRITORIALIZACIÓN</b>	<b>PERÍODO DE ESTUDIO</b>	<b>2008 - 2015</b>
<p>La desterritorialización puede ser considerada un movimiento por el cual se abandona el territorio, una operación de líneas de fuga, y por ello es una reterritorialización y un movimiento de construcción del territorio (Herner 2009, 168)</p>			
<b>FENÓMENO</b>	Fragmentación espacial		
<p>Schapira menciona que: “La noción de fragmentación pone el acento sobre la complejidad de las dinámicas socio-espaciales ligadas a la metropolización (estallido, separación, secesión), resultante de la agravación de las desigualdades sociales, el ascenso de la pobreza y la brutal pauperización de las clases medias”. (Schapira 2001,33). La fragmentación es un proceso innato al capitalismo que se acentúa en la fase de globalización sobre el territorio y la misma que para Schapira (2001) engloba: i) componentes espaciales, ii) dimensiones sociales y iii) político-económicas.</p>			
<b>VARIABLE</b>	Expropiación del suelo		
<b>INDICADOR</b>	# de lotes afectados, área de afectación		
<b>DISEÑO METODOLÓGICO</b>	<b>Cuantitativo</b> - Análisis de datos secundarios cuantitativos <b>Fuente:</b> Informe ejecutivo MTOP 2015.		
	<b>Cualitativa</b> – Levantamiento de información de campo con entrevistas. <b>Fuente:</b> Etn01 (Sr. Vinicio Yáñez) y Etn03 (Srita. Paulina Yáñez).		



<b>DIMENSIÓN DE ESTUDIO:</b>	Espacial - Social	<b>TIPO DE VARIABLE:</b>	DISPONIBLE (D+I)
<b>FICHA TÉCNICA METODOLÓGICA N°02</b>			
<b>FENÓMENO</b>	Disminución de actividades productivas		
<b>VARIABLE</b>	Tipos de actividad productiva		
<b>INDICADOR</b>	Variación de ingresos		
<b>DISEÑO METODOLÓGICO</b>	<b>Cualitativo</b> - Levantamiento de información de campo con entrevistas de actores protagonistas en la escala de estudio. <b>Fuente:</b> (PDOT_LATACUNGA y Etn01 (Sr. Vinicio Yáñez), Etn02 (Sra. Teresa Mejía)		
<b>DIMENSIÓN DE ESTUDIO:</b>	Espacial - Social	<b>TIPO DE VARIABLE:</b>	INVESTIGACIÓN (E)
<b>FICHA TÉCNICA METODOLÓGICA N°03</b>			
<b>FENÓMENO</b>	Flujos y áreas de influencia urbana		
La movilidad poblacional se presenta como un fenómeno geográfico que se caracteriza con múltiples formas espaciales que incluyen movimientos y desplazamientos pendulares dentro del territorio y los cuales se realizan gracias a “los modernos medios de transporte y comunicación, que tienen un importante protagonismo creciente en la sociedad, puesto que ellos posibilitan la interconexión de los lugares a escala planetaria y canalizan los flujos de mercancía, personas, capital e información” (Zárate y Rubio 2005, 475)			
<b>VARIABLE</b>	Disminución de flujos directos		
<b>INDICADOR</b>	Ciudad de origen y destino		
<b>DISEÑO METODOLÓGICO</b>	<b>Cualitativo</b> - Levantamiento de información de campo para medir tiempos de recorrido y mapeo de flujo entre ciudad de origen y destino. <b>Fuente:</b> Elaboración propia en base a registro fotográfico y entrevista Etn04		
<b>DIMENSIÓN DE ESTUDIO:</b>	Espacial - Social	<b>TIPO DE VARIABLE:</b>	INVESTIGACIÓN

<b>ESTUDIO:</b>			(E)
<b>FICHA TÉCNICA METODOLÓGICA N°03</b>			
<b>FENÓMENO</b>	Infraestructura vial		
Para Camagni (2005), la ciudad al ser considerada como un espacio de consumo necesita ser accesible para todos. El incremento de infraestructura vial, asociado al principio de accesibilidad se lo considera como una base de la organización interna del espacio urbano, surge de la competencia por asegurar localizaciones ventajosas dentro del espacio y está directamente relacionado con las decisiones individuales de localización dentro de las urbes (Camagni 2005).			
<b>VARIABLE</b>	Déficit en Conectividad vial		
<b>INDICADOR</b>	Vías de entrada y salida		
<b>DISEÑO METODOLÓGICO</b>	<b>Cualitativo</b> - Levantamiento de información de campo de la red vial existente. <b>Análisis socio espacial</b> - Mapeo de sentidos de los flujos y función. <b>Fuente:</b> Elaboración propia en base a registro fotográfico y entrevista Etn04 y Etn05.		
<b>DIMENSIÓN DE ESTUDIO:</b>	Espacial - Social	<b>TIPO DE VARIABLE:</b>	INVESTIGACIÓN (E)

Fuente: Compilación de la matriz de dominio de tema con el proceso metodológico aplicado a cada indicador.

## Lista de referencias

- Acosta, Alberto. 1995. *Breve historia económica del Ecuador*. Quito: Corporación editora nacional.
- Barreros, Laura. 2012. «Paso lateral Lasso: población pide conocer distribución de obras complementarias» *COTOPAXI NOTICIAS.COM*. 22 de Enero  
<http://www.cotopaxinoticias.com/seccion.aspx?sid=29&nid=6457> (consulta: 17 de septiembre de 2016).
- Bellet, Carme, María Pilar Alonso Logroño y Antònia Casellas. 2010. «Infraestructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España», 143-163. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. núm. 52.
- Blanco, Jorge. 1999. «Transporte y espacio urbano en Buenos Aires: Reestructuración de la red de autopistas metropolitanas y cambios en la organización espacial» *Actas del I. Encuentro Humboldt*, . 1-5. Buenos Aires: FUNDACIÓN HUMBOLDT
- Boisier, Sergio. 2006. «Algunas reflexiones para aproximarse al concepto de ciudad-región.», 163-190. *Estudios sociales (Hermosillo, Son.)*
- Borja, Rordrigo. 1997. “*Enciclopedia de la Política*”.  
<http://www.encyclopediadelapolitica.org/Default.aspx?i=&por=t&idind=1473&termino=>  
(consulta: 16 de Agosto de 2016).
- Burguess, Ernest. 1925. «La ciudad» En *El crecimiento de la ciudad: introducción a un proyecto de investigación*, 118 - 129. En R. park & E. Burguess.
- Buzai, G., Baxendale, C., & Cruz, M. R. *FRONTERAS*. 2009.  
[https://www.researchgate.net/profile/Gustavo\\_Buzai/publication/298353047\\_Fases\\_de\\_un\\_proyecto\\_de\\_investigacion\\_en\\_estudios\\_de\\_Geografia\\_Aplicada\\_basados\\_en\\_Sistemas\\_de\\_Informacion\\_Geografica/links/56faae4b08ae1b40b804d3f1.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Gustavo_Buzai/publication/298353047_Fases_de_un_proyecto_de_investigacion_en_estudios_de_Geografia_Aplicada_basados_en_Sistemas_de_Informacion_Geografica/links/56faae4b08ae1b40b804d3f1.pdf) (consulta: 10 de junio de 2016).
- Cagmani, Roberto. 2005. «Economía Urbana» Barcelona: Antonio Bosch.
- Carmona, Marisa y Álvaro Arrese. 2005. *Globalización y grandes proyectos urbanos: La respuesta de 25 ciudades*. Buenos Aires: Infinito.

- Carrión, Fernando. 2001. *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina*. Quito-Ecuador: FLACSO Ecuador.
- Castellano, C., Mavel, D., & Pallo Lasluisa, E. L. 2014. «T\_ESPEL» *Evaluación del impacto económico generado por el paso lateral perimetral Lasso-Salcedo en el desarrollo de las empresas comerciales y de servicios, en las localidades de: Lasso, Latacunga, Pujilí*. Latacunga: ESPEL.
- Chiarella, Roberto. 2010. «Planificación del Desarrollo Territorial: Algunas precisiones», 77-102. *Espacio y Desarrollo N°22*.
- Deler et al., Jean Paul, Nelson Gómez, y Michel Portais. 1983. *El manejo del espacio en el Ecuador: etapas claves*. Quito: Centro Ecuatoriano de Investigación Geográfica.
- Delgado, Ovidio. 2003. «La Geografía Humanística y la Experiencia del Espacio» En *Debates sobre el espacio en la geografía contemporánea*, Capítulo IV. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Unibiblos.
- Durán, Francisco Entrena. 1999. «La desterritorialización de las comunidades locales rurales y su creciente consideración como unidades de desarrollo»  
[https://www.researchgate.net/profile/Francisco\\_Entrena-Duran/publication/28053212\\_La\\_desterritorializacion\\_de\\_las\\_comunidades\\_locales\\_y\\_su\\_creciente\\_consideracion\\_como\\_unidades\\_de\\_desarrollo/links/0c96053c9815fd77480000.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Francisco_Entrena-Duran/publication/28053212_La_desterritorializacion_de_las_comunidades_locales_y_su_creciente_consideracion_como_unidades_de_desarrollo/links/0c96053c9815fd77480000.pdf) (consulta: 11 de junio de 2015).
- Fernández, Luis Fernando. 2014. «La gestión del desarrollo regional y rural: entre el territorio y la desterritorialización»  
<http://revistas.una.ac.cr/index.php/perspectivasrurales/article/view/5596> (consulta: 18 de septiembre de 2015).
- Foucault, Michel. 1984. «De los espacios otros “Des espaces autres”» *Conferencia dicada en el Cercle des études architecturals*. Architecture, Mouvement, Continuité, n 5.
- GADMCL-PDOT. 2016. *Diagnóstico del Plan de Desarrollo del cantón Latacunga 2016-2019*. Latacunga: GAD Municipal del cantón Latacunga.
- GADPR-TANICUCHI-PDOT. 2011. *Diagnóstico Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Tanicuchi*. Tanicuchi: GAD Parroquial Tanicuchi.

- González Medina, Moneyba. 2012. «La planificación estratégica de «nueva generación»:¿ Cómo evaluar su impacto como instrumento de gobernanza territorial?», 271-291. *Revista de estudios sobre espacio y poder*, vol. 3.
- González, Sara. 2005. «La geografía escalar del capitalismo actual», 91-112. *Revista Pegada*, vol. 6.
- Guerrero, Fernando y Pablo Ospina. 2003. «El poder de la comunidad: ajuste estructural y movimiento indígena en los Andes ecuatorianos» En *El poder de la comunidad: ajuste estructural y movimiento indígena en los Andes ecuatorianos*, Capítulo I. Buenos Aires: Clacso.
- Gutierrez, Puebla Javier. 2004. «El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales.», 199-221. *Investigaciones Regionales*.
- Haesbaert, Rogelio. 2013. «Del mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad», 9-42. *Cultura y representaciones sociales*.
- Harvey, David. 2007. «Notas hacia una teoría del desarrollo geográfico desigual» [http://sgpwe.izt.uam.mx/files/users/uami/mchecha/teoria\\_geografica/LECTURA\\_26bis.pdf](http://sgpwe.izt.uam.mx/files/users/uami/mchecha/teoria_geografica/LECTURA_26bis.pdf) (consulta: 16 de 06 de 2016).
- Herner, María Teresa. 2009. «Territorio, desterritorialización y reterritorialización: un abordaje teórico desde la perspectiva de Deleuze y Guattari», 158-171. *Huellas N° 13*.
- Kleiman, Mauro. 2013. «Rede viária e estruturacão intra urbana a prioridade dos investimentos na rede viária e seu papel na configuração das cidades: o Rio de Janeiro sobre rodas» <http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/2300> (consulta: 11 de octubre de 2015).
- Lefebvre, Henri. 2013. «La producción del espacio» En *El espacio social*, de Henri Lefebvre, 63-124. Madrid: Capitán Swing.
- Lefebvre, Henri. 1983. «La Revolución Urbana» En *La Revolución Urbana*, Cap 8, 56-169. Madrid: Alianza Editorial.
- Lindón ,Alicia, Daniel Hiernaux y Georges Bertrand. 2006. *Tratado de geografía humana*. México: Anthropos Editorial.
- Lindón, Alicia. 2012. «Corporalidad, Emociones y espacialidad» *RBSE – Revista Brasileira de Sociologia da Emoção*. Diciembre. <http://paginas.cchla.ufpb.br/rbse/AliciaLindonDos.pdf> (consulta: 01 de septieembre de 2016).

- Maldonado, M. M et al. 2006. «Instrumentos de planificación y gestión en Planes Parciales, Gestión Asociada y mecanismos de distribución equitativa de cargas y beneficios en el sistema urbanístico Colombiano», 61 - 80. *Lincoln Institute of Land Policy*.
- Moreta, Modesto. 2015. «El comercio decae en Salcedo y Latacunga.» *EL COMERCIO*. 21 de Mayo. <http://www.elcomercio.com/actualidad/comercio-salcedo-latacunga-vias.html> (consulta: 04 de octubre de 2016).
- MTOP. 2016. «LEY DE CAMINOS» *Decreto Supremo 1351*. Quito: Registro Oficial 285, 22 de Mayo.
- MTOP-REGIONAL3. 2015. «“Ampliación a 6 carriles del Tramo Jambeli-Latacunga- Ambato en una Longitud Aproximada de 90 kms, Incluye Intercambiadores y Obras Conexas”» *Ministerio de Transporte y Obras Públicas - Ecuador*. Septiembre. [http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/09/Literal-K-175200000.641.3140\\_PROY.pdf](http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/09/Literal-K-175200000.641.3140_PROY.pdf) (consulta: 25 de agosto de 2016).
- NEVI12-MTOP. 2013. «Norma Ecuatoriana Vial» *Ministerio de Transporte y Obras Públicas*. Diciembre. [http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/12/01-12-2013\\_Manual\\_NEVI-12\\_VOLUMEN\\_5.pdf](http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/12/01-12-2013_Manual_NEVI-12_VOLUMEN_5.pdf) (consulta: 21 de noviembre de 2016).
- Palacio-Prieto, J. L., Sánchez-Salazar, M. T., Izquierdo, J. C., Frejomil, E. P., Campos, J. D., Becerril, L. C., ... & Huitzi, R. M. 2004. «Indicadores para la caracterización y ordenamiento del territorio.»
- Peña, Luis. 2011. « Algunos elementos metodológicos para pensar espacialmente en ciencias sociales.», 17-44. *CIDS, Universidad Externado de Colombia*.
- Rojas Pierola, Ramiro. 2016. *La Feria 16 de julio (jacha qhatu) de El Alto Bolivia*. Quito: FLACSO -Abya Yala.
- Rueda, Salvador. 1997. «La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa», : 69-80. *Ciudades para un futuro más sostenible*.
- Santillán, Eduardo. 2012. «Construcción del Paso Lateral Lasso - Latacunga» *Flickr-Presidencia de la República*. Mayo <https://www.flickr.com/photos/presidenciaecuador/7211445838/in/photolist-bZfxB5-bZ8v2u-bZ8wp3-bZ8vsm-bZ8vGd-bZfq5y-rNwgRz-bZ8MoQ-bZf5TL-bZf9hu-bZ8Nis->

[bZfcSu-bZ8MYy-bZ8M8w-bZfnRC-bZf2Q5-bZg1FG-bZfwjG-bZfYCW-bZfz6A-bZfvK5-bZfJVY-bZfsao-bZfMys-rPAB1B-bZfiK5-](#) (consulta: 10 de septiembre de 2016).

Santos, Milton. 2000. *La Naturaleza del espacio*. España: Ariel Geografía.

Schapira, M.F.P. 2001. «Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades.», 33-56..

*Perfiles latinoamericanos: revista de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (Sede México)*.

SENPLADES. 2013. «Plan Nacinal Buen Vivir 2013-2017.» *Buen Vivir Plan Nacional* .

<http://www.buenvivir.gob.ec/> (consulta: 04 de abril de 2016).

SNGP. 2017. «CREACIÓN DE REDES DE MEDIOS COMUNITARIOS PÚBLICOS, PRIVADOS Y LOCALES» DICIEMBRE <http://www.politica.gob.ec/wp-content/uploads/2017/07/Proyecto-REDES.pdf> (consulta: 24 de Marzo de 2017).

Soletto, Ignacio Pérez. 2015. «Modelos de desarrollo, unificación y “desterritorialización”»

<http://search.proquest.com/openview/1a29ecb24fa0c7202b00b9267b999a11/1?pq-origsite=gscholar&cbl=54846> (consulta: 15 de septiembre de 2015).

Tapia, Luis. 2007. *CIUDADES, REGIONES Y GLOBALIZACIÓN: un análisis sobre descentralización, autonomías y federalización del territorio ecuatoriano*. Quito: Corporación Editora Nacional.

Vainer, Carlos. 2001. «As escalas do poder e o poder das escalas: o que pode o poder local», 13-32. *Cadernos IPPUR, Rio de Janeiro*.

Vidal-Koppmann, Sonia. 2011. «La desterritorialización de los espacios metropolitanos: el “corredor verde Canning–San Vicente” en el Área Metropolitana de Buenos Aires, una nueva fase del urbanismo privado»

[http://institutocifot.com/seminario\\_rii/pdfs/grupo4/04.05-Vidal-Koppmann.pdf](http://institutocifot.com/seminario_rii/pdfs/grupo4/04.05-Vidal-Koppmann.pdf) (consulta: 25 de febrero de 2016).

Zárate, Manuel y María T. Rubio. 2005. *Geografía Huamana*. Madrid: Centro de Estudios Ramón Areces.