

CIVITIC

Revista Interuniversitaria de
Estudios Urbanos de Ecuador



FLACSO
ECUADOR



Revista Interuniversitaria de
Estudios Urbanos de Ecuador

Director

Francisco Enríquez Bermeo

Coordinadora de Edición

María Cecilia Picech (FLACSO Ecuador)

Consejo Editorial

Fernando Carrión Mena (FLACSO Ecuador)

María Augusta Hermida (Universidad de Cuenca)

Carla Hermida (Universidad del Azuay)

Christian Contreras (Universidad Católica de Cuenca)

María Eloísa Velázquez (Universidad Católica Santiago de Guayaquil)

Holger Patricio Cuadrado Torres (Universidad Técnica Particular de Loja)

Valeria Reinoso (Universidad Central del Ecuador)

Karina Borja (Universidad Católica de Quito)

Diana Orellana (Universidad Tecnológica Indoamericana de Ambato)

Andrea Bazurto (Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí)

Diseño y diagramación

FLACSO Ecuador, Antonio Mena y Shiti Rivadeneira

Fotografía de portada

Kagai19927/Shutterstock

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

ISSN: 2588-0985

Primera Edición: febrero 2018

Cuatrimestral- febrero-junio-octubre

Índice

Editorial	5-7
-----------------	-----

Relatorías

Conversatorio en Plenaria IV

Derecho a la Ciudad	9-14
---------------------------	------

Mishel Gabriela Guillén Arias

La participación ciudadana en el Patrimonio y la realidad de los centros históricos de las ciudades de Quito y Bogotá

Mesa temática 3: eje Patrimonio	15-20
---------------------------------------	-------

Stephanie Cabrera

Actividad complementaria

Mesa de Asociación de municipalidades del Ecuador.....	21-23
--	-------

Dulce Gpe. Cristino García

Documentación y gestión del patrimonio. Lecciones y desafíos contemporáneos

.....	24-29
-------	-------

Daniela Cobo Torres

Detrás de las renovaciones urbanas: implicaciones económicas, sociales y políticas

.....	30-35
-------	-------

Natalia Juca Freire

Economía urbana: Mercados inmobiliarios e injerencia del

Estado en los procesos urbanos	36-41
--------------------------------------	-------

Karla Andrea Alvarado Palacios

Derecho a la ciudad: Derecho al espacio público 42-45
Karla Andrea Alvarado Palacios

¿Cómo gobernar la complejidad urbana? Mesa Plenaria
Gobernabilidad 46-49
Gabriela Bustos

Artículos

Centros Históricos: ¿Es posible y necesario el espacio
residencial en su seno? 51-64
Fernando Carrión M.

Bañados de amarillo 65-70
Pablo Samaniego Ponce

El "otro lado" de la cultura en Quito:
Zona Roja en el epicentro del Centro Histórico 71-78
María Cecilia Picech

Reflexiones sobre la planificación y gestión municipal del
transporte público en Cuenca entre 1999 y 2014 79-87
Carla Hermida

Entrevista

Espacio Público y Ciudadanía en América Latina
Un diálogo con Patricia Ramírez Kuri 89-99
Juan Pablo Pinto y María Cecilia Picech

Referencias Bibliográficas 101-104

Agenda de Actividades 106-110

Convocatoria Revistas, Concursos y Postulaciones 112-114

Editorial

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

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

CIVITIC nace como uno de los ejes de acción y trabajo de la Red CIVITIC, conformada a inicios del 2017 por varias universidades de Ecuador: Universidad del Azuay, Universidad de Cuenca, Universidad Católica de Cuenca, Universidad Católica Santiago de Guayaquil, Universidad Técnica Particular de Loja, Universidad Central del Ecuador, Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Universidad Tecnológica Indoamérica, Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, Universidad Técnica de Babahoyo y Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Sede Ecuador.

Los principales objetivos de la Red se enmarcan en los establecidos en Hábitat 3 Alternativo, evento realizado en Quito en octubre de 2016, donde diferentes especialistas de distintos países plantearon la necesidad de multiplicar y extender los espacios de debate, reflexión e investigación sobre cuestiones urbanas, sin esperar veinte años para establecer la próxima agenda urbana. La Revista CIVITIC viene a fortalecer las redes de estudio sobre ciudades en Ecuador, divulgando, trabajando y alentando a la

producción de nuevos conocimientos acordes a los cambios y exigencias que viven las ciudades ecuatorianas en el siglo XXI.

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

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

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

En este número se incluyen algunas de las relatorías de las mesas y conversatorios del Congreso CIVITIC, realizado en Cuenca en octubre de 2017. Las mismas fueron realizadas por estudiantes y graduados de la Universidad del Azuay y se desarrollan en torno a los 4 ejes temáticos del Congreso: Derecho a la Ciudad, Patrimonio, Economía Urbana y Gobernabilidad. Además, se incluye la relatoría del Octavo Foro de la Red, realizada por Alfredo Santillán sobre las fiestas en las ciudades de Quito.

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

En este número se presentan artículos multidisciplinarios, que abordan el estudio de la ciudad desde distintas perspectivas: transporte y movilidad en Quito y Cuenca, vivienda en el Centro Histórico de Quito y la disputa cultural de prácticas en barrios patrimoniales de la ciudad.

3) *Entrevista*: realizada a investigadores, expertos, funcionarios públicos, activistas y ciudadanos comprometidos con el estudio de las dinámicas urbanas en el Ecuador y en América Latina. En este número incluiremos una entrevista a Patricia Ramírez Kuri, profesora-investigadora del Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México. La misma fue realizada por Juan Pablo Pinto y ejecutada por María Cecilia Picech. La misma titulada *Espacio Público y Ciudadanía en América Latina. Un diálogo con Patricia Ramírez Kuri*, abordará principalmente definiciones y contextos del concepto de espacio público, las relaciones entre mercado y espacio público, entre espacio público y ciudadanía y entre espacio público y globalización. Esta entrevista se encuentra disponible de forma escrita y en audiovisual.

4) *Referencias Bibliográficas*: aquí haremos mención a las publicaciones escritas o audiovisuales, tanto nacionales como internacionales, que aborden la ciudad en sus distintas perspectivas y sean influyentes y/o recientes dentro del campo de los estudios urbanos.

5) *Agenda de Actividades*: en esta sección promoveremos eventos y actividades académicas, artísticas y/o de gestión en las que se investigue, promueva, reflexione o accione en torno a las ciudades y sus habitantes, que se lleven a cabo en Ecuador y en el mundo y que sea de interés para los investigadores urbanos.

6) *Convocatoria, Concursos y Postulaciones*: en esta sección buscamos socializar y agrupar información, que se encuentra dispersa, sobre convocatorias a revistas, concursos para publicación de tesis o investigaciones y postulaciones laborales, con el fin de acercar al investigador ecuatoriano una gama de información útil para su crecimiento profesional.

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

CIVITIC

Relatorías

Conversatorio en Plenaria IV

Derecho a la Ciudad

Mishel Gabriela Guillén Arias*

El cuarto conversatorio expone algunas ideas sobre Derecho a la Ciudad en el Ecuador con tres diferentes enfoques, el desarrollado por Ana Cecilia Salazar quien presenta un acercamiento a partir de la sociología urbana crítica y del análisis de los ámbitos socio espacial, socio político y socio jurídico. Pamela Olmedo nos invita a entender el espacio público desde el ejercicio mismo del Derecho a la Ciudad. Carla Hermida y Carlos Espinoza nos presentan las reflexiones académicas fruto del Plan maestro del área de influencia del Tranvía en los tramos Avenida de las Américas y Avenida España; finalmente María Augusta Hermida nos presenta un proyecto de investigación que desarrolla metodologías para el estudio del espacio público en ríos urbanos.

Intervención de Ana Cecilia Salazar¹

Ana Cecilia presenta su ponencia como parte del trabajo de investigación que se encuentra desarrollando en la Universidad de Cuenca, este es un primer acercamiento a la temática del Derecho a la ciudad, a partir de la sociología urbana crítica y del análisis de los ámbitos socio espacial, socio político y socio jurídico de manera articulada y complementaria.

Este estudio se desarrolla en un contexto de secuestro de la participación ciudadana o del ejercicio frustrado de una ciudadanía activa, producto de una participación cada vez más cercana a una concesión y cada vez menos a un derecho. Esto desencadena, según la investigadora, un preocupante proceso de desmotivación y escepticismo de los ciudadanos. Ana Cecilia plantea el desafío de mirar la ciudad como un todo, al re articular este sistema fragmentado a través de un abordaje integral del estudio, lo que permitiría expandir la visión del urbanismo desde una disciplina meramente técnica, a un sistema mucho más complejo y sobre todo político.

* Arquitecta por la universidad del Azuay. Fundadora y actualmente directora de la oficina GUIAR arquitectos. E-mail: guillenariasmichelle@gmail.com

¹ Magister en investigación participativa por la Universidad Complutense de Madrid. Investigadora del departamento interdisciplinario de investigación de espacio y población.

Como entrada a una escala mas pequeña, su equipo de investigación ha abordado el estudio de los espacios públicos para entender como en ellos se reproducen todas estas situaciones de inequidades, injusticias y de desborde de lo que significa lo técnico sobre lo social. Mediante el análisis de dos casos de estudio, la ponente presenta los siguientes resultados como factores restrictivos del Derecho a la Ciudad: carencia de espacios públicos en ciertos sectores; “elementos de control del espacio”; ausencia de iluminación y mobiliario adecuado; deficiente “relación segura con el entorno”; falta de actividades o eventos atractivos o significativos; mala conexión física o visual a calles o espacios adyacentes; imposibilidad de acceso para niños, tercera edad, personas con capacidades especiales; eliminación de las claves del pasado y de elementos de la memoria colectiva; imposición de un uso exclusivo; exceso de negocios particulares caros alrededor del espacio; suplantación de los actores sociales por parte de los gobiernos locales para la administración del espacio.

Como factores impulsores Salazar señala: seguridad; posibilidad de múltiples usos asegurando la diversidad social el “control de la delincuencia”; desarrollo de actividades significativas para las personas; posibilidad de generar encuentros múltiples que generen interacción social y creen vínculos de convivencia; accesibilidad; apropiación de espacio a través de la administración por parte de los vecinos; conservación de elementos de la historia y la memoria colectiva; diseño amigable con la naturaleza; una normatividad que promueva el sentido del cuidado de lo publico; corresponsabilidad ciudadana en la planificación, uso, y transformación de sus espacios; involucramiento de los habitantes en

la definición de políticas publicas en el uso de los espacios y la posibilidad de proponer transformaciones del espacio

Para finalizar Ana Cecilia concluyó que no existe un concepto generalizado de derecho a la ciudad, este se debe entender según la realidad y el contexto de cada territorio. Enfatizó además el hecho de que la ciudad de Cuenca se encuentra en un punto de definición trascendental, por un lado se puede seguir creciendo en la lógica de la mayor parte de urbes latinoamericanas, hacia los modelos donde se destruye lo esencial para construir la superfluo, o se asume la decisión de resistir a los modelos dominantes y optar por un proceso de crecimiento armónico entre la ciudad construida, la naturaleza y los seres humanos que en ella habitan.

Intervención de Pamela Olmedo²

Desde la reflexión académica aplicada, Pamela Olmedo nos invita a entender el espacio público desde el ejercicio mismo del derecho a la ciudad, al plantear como principal interrogante: ¿Quién tiene el derecho a la ciudad en el espacio público?

Para entender el origen de la crisis del espacio público, Olmedo repasa brevemente los nuevos modelos de urbanización y sus consecuencias, señalando a la segregación, el abandono y la degradación que dan origen a los “no espacios“, como algunas de las principales causas. Como alternativa a esta crisis propone dos soluciones: por un lado, el orden planteado a través de la gestión municipal y las ordenanzas, y por otro lado, el hecho de repensar

² Economista por la PUCE, Master en desarrollo económico por la universidad federal de Paraná-Brasil

los modelos de urbanización, de desarrollo social y de consumo. El entendimiento del Derecho a la Ciudad, no como una utopía sino como un derecho constitucional cobra sentido cuando somos capaces no solo de entenderlo sino de materializarlo en la gestión de las ciudades en las que vivimos. Este derecho en palabras de Pamela es “el derecho a ser quien yo soy en la ciudad en la que vivo”.

Es fundamental el entendimiento de las dimensiones físicas, sociales y políticas que configuran tanto el espacio público como el Derecho a la Ciudad. En el Derecho a la Ciudad existe una jerarquía de necesidades, conforme se satisfacen las más básicas, se desarrollarán las más elevadas. Es decir, se parte por la dimensión física, se continúa por la dimensión social y al final por la política. En el caso del espacio público estas dimensiones interactúan entre sí al mismo tiempo.

En este contexto, surge nuevamente la interrogante: ¿Quién tiene el Derecho a la Ciudad (DC) en el espacio público? Este cuestionamiento es el punto de partida para un sinnúmero de cuestionamientos relativos a diversos temas: la ciudad y sus disputas: ¿Cuáles son las disputas en el espacio público?, la protección del espacio público: ¿De quien es el DC, del que quiere espacios públicos de calidad o del que quiere un punto de encuentro permanentemente abierto? ¿cuál es el espacio público para el disfrute de los personajes “no deseados?”, la justicia socio espacial: ¿El DC es del que puede pagar más o del que más necesidades tiene?, movilidad preferencial: ¿El DC: es del peatón, del automóvil privado o de los medios alternativos?, Medios de vida: ¿El DC es del trabajador formal que tiene mejores condiciones o del informal que no cuenta con medio de

vida de calidad?, ¿El DC es de quien encuentra su forma de expresión en la calle o en “la nueva calle”? (la nueva calle = redes sociales).

Para concluir Pamela afirma que las respuestas a estos cuestionamientos no existen, sino que deben ser generadas desde un contexto, la academia, la sociedad y los espacios donde los derechos a la ciudad se piensen, ejerzan y garanticen. Además, enfatiza que la calidad del espacio público depende del criterio de gestión de los conflictos de la ciudad, que las disputas de la ciudad se manifiestan en el espacio público y finalmente asegura que la resolución de dichas disputas que favorezcan al bien común se logra asegurando Derecho a la Ciudad.

Intervención de Carla Hermida³ y Carlos Espinoza⁴

Carla Hermida y Carlos Espinoza presentan las reflexiones académicas fruto del Plan maestro del área de influencia del Tranvía en los tramos Avenida de las Américas y Avenida España, producto de su experiencia en proyectos de consultoría desde la Universidad del Azuay para el Municipio de Cuenca. Partiendo de la preocupante disminución de la densidad en la ciudad a lo largo de los años, como resultado de una relación dialéctica entre la expansión urbana excesiva y el crecimiento de la infraestructura de transporte, Carla nos presenta el posible escenario en 2030 si esta tendencia continúa. Un gasto de más de 3000 millones de dólares,

3 Arquitecta, Doctora en Arquitectura y Estudios Urbanos por la Universidad Católica de Chile, Docente e investigadora de la Universidad del Azuay

4 Arquitecto, diplomado en proyecto urbano por la Universidad de los Andes-Colombia

equivalente a 10 tranvías, sería la consecuencia directa de este modelo insostenible.

Como respuesta a esta problemática Carla plantea una estrategia clara: apostar por el uso del transporte público y desestimular el uso del vehículo privado. Situación que genera la siguiente interrogante ¿cómo usamos al tranvía como oportunidad para replantear el modelo de crecimiento de la ciudad a uno más sostenible y democrático? En este sentido el plan maestro parte de una metodología que plantea 3 tipos de análisis: documental y bibliográfico, cartográfico y percepción ciudadana. En el análisis cartográfico se resalta el componente financiero, que permitiría plantear herramientas de gestión de suelo, generar recursos para la inversión pública y redistribución, apuntando a una mayor equidad social. Para finalizar, Carla se cuestiona cómo desde el plan podrían platearse estrategias que permitan contribuir a frenar la expansión urbana, apuntalar el sistema del transporte público y democratizar el uso del espacio público.

Carlos Espinoza inicia su intervención explicando las tres líneas estratégicas que permitirían alcanzar estos objetivos: 1) Zonas de densificación prioritaria; a través del análisis de la oferta y demanda de suelo, se identifican zonas propicias para procesos de densificación, ligadas al nuevo sistema de transporte masivo. 2) Equipamientos de alta rotación; el tranvía entendido como una nueva centralidad que proporciona un alto grado de accesibilidad se presenta como el escenario ideal para la confluencia de grandes equipamientos públicos. 3) Herramientas de gestión del espacio público; a través de una serie de modelaciones inmobiliarias se comparan escenarios que propi-

cian en mayor o menor medida el uso democrático del espacio público. La estrategia más sostenible y efectiva, en este sentido, es incentivar a la población a tomar decisiones de asociación que podrán ser recompensadas desde la normativa legal.

Seguidamente, Carlos explica como estas mismas líneas estratégicas podrían ayudar a cubrir el peor escenario de funcionamiento del tranvía, es decir un déficit de aproximadamente 50.000 viajes diarios:

- Zonas de Densificación Prioritaria: Por sí mismas no son una solución, requieren la concurrencia de muchos actores tanto públicos como privados, marcos normativos complejos y un alto costo político.
- Equipamientos de Alta Rotación: A diferencia de la densificación, no requieren de marcos normativos complejos, sino de decisiones a nivel de regulación del uso del suelo.
- Herramientas de Gestión del Espacio Público: Esta fue señalada como la opción más viable, ya que apunta al problema central, democratiza y equilibra las inversiones públicas. Si bien tiene un alto costo político, sus efectos positivos son inmediatos.

Carlos además presentó dos ejemplos de intervención a lo largo del eje del tranvía. El primero, un proyecto que a través de una operación de gestión inmobiliaria pretende conseguir espacio público y vivienda de interés social con un componente innovador que responda a la realidad local, manteniendo las relaciones de barrio. El segundo, plantea una gestión del equipamiento al vender espacio comercial como una ca-

lle abierta, apuntando a un proyecto auto sostenible. Para concluir, Carlos afirmó que este momento el Tranvía es percibido como el mayor problema de la ciudad, pero tratado adecuadamente puede ser la excusa para replantear un nuevo modelo de ciudad más sostenible y democrática.

Intervención de María Augusta Hermida⁵

María Augusta Hermida nos presenta un proyecto de investigación que desarrolla metodologías para el estudio del espacio público en ríos urbanos, como producto de su experiencia como directora del grupo de investigación en ciudades sustentables LlactaLab, de la Universidad de Cuenca.

María Augusta inició su exposición reflexionando acerca de la calidad real de los ríos de Cuenca y sus problemáticas, muchas veces inadvertidas. Además, habló de la necesidad de establecer un marco analítico que permita entender el gran potencial de esta red hídrica, compuesta por más de 133km de ríos y quebradas, como un sistema articulador del espacio público en donde todos podemos participar. Un breve repaso por la historia de las ciudades, especialmente por la ciudad de Cuenca, da cuenta de la fuerte relación histórica de los ciudadanos con las fuentes hídricas, y el papel que estas márgenes tienen para potenciar la posibilidad de vida pública y colectiva.

En este sentido, el grupo de investigación ha propuesto construir indicadores que

tienen como objetivo proporcionar un método que permita evaluar las márgenes de ríos urbanos, considerando la conectividad y el confort como principales aspectos a ser evaluados. La conectividad se refiere a la accesibilidad de las márgenes de ríos considerados como espacio público democrático e integrador que busca relacionar la vida urbana con el río. El confort a las cualidades físicas y sensoriales que debe tener un espacio público para que la población pueda permanecer y disfrutar directa e indirectamente del río.

María Augusta explica esta metodología compuesta por 4 grandes índices, divididos en 13 indicadores, que han permitido evaluar 5 zonas relevantes pero con características diferentes del río Tomebamba. Estos 13 aspectos son: accesibilidad vial y de transporte público; accesibilidad al viario peatonal; altura ponderada de las edificaciones; permeabilidad del suelo; diversidad vegetal; mixticidad de instalaciones de estancia; superficie con sombra; iluminación nocturna; mantenimiento y gestión del espacio público; diversidad de usos; integración socio-espacial; porosidad de la línea edificada; accesibilidad de la línea edificada. Además se destaca la importancia de vincular estos estudios con el comportamiento y percepción de los usuarios de los ríos, lo que permitiría generar propuestas más adecuadas, reales y asentadas en el territorio. La valoración de estos 13 indicadores permite el desarrollo de dos importantes aportes: un índice de sostenibilidad de un río urbano y criterios de diseño para sus márgenes.

Para finalizar María Augusta concluye que solo lograremos resolver la gran complejidad de nuestro siglo, en la medida en que

5 Arquitecta, Doctora en Arquitectura por la Universidad Politécnica de Catalunya, profesora titular en la Universidad de Cuenca y Directora del grupo de investigación Ciudades Sustentables – LlactaLAB.

seamos capaces de generar un conocimiento más complejo e interdisciplinar.

Discusión y preguntas:

Luego de la intervención de los ponentes, los comentarios y preguntas del público permiten destacar dos temas fundamentales; en primer lugar, la importancia de la vinculación entre la academia y la política, en este sentido, se hace un llamado a los políticos a acercarse a la academia y reconocer sus aportes hacia la construcción de ciudad.

De la misma manera se hace un llamado a los académicos y estudiantes a vincularse a la política, para desde el conocimiento de lo que hay que hacer en las ciudades llegar a los gobiernos locales y nacionales para dar soluciones a los territorios. En segundo lugar, se destaca la importancia de dinamizar los espacios de dialogo desde la ciudadanía, hacia la construcción democrática de la ciudad; el ejercer presión desde la ciudadanía hacia el gobierno, podría permitir derribar el paradigma de la construcción de ciudad de arriba hacia abajo, hacia una construcción de abajo hacia arriba, es decir desde los ciudadanos.

La participación ciudadana en el Patrimonio y la realidad de los centros históricos de las ciudades de Quito y Bogotá

Mesa temática 3: eje Patrimonio

Stephanie Cabrera*

En el congreso anual de la Red Universitaria de Estudios Urbanos de Ecuador, CIVITIC, organizado en la Universidad del Azuay en el mes de octubre de 2017; se llevó a cabo el día miércoles 3 una de las mesas temáticas paralelas (3) dentro del eje de Patrimonio. Esta mesa se enfocó principalmente en la gestión e investigación del patrimonio histórico y moderno, y se abordó los siguientes temas: la participación ciudadana dentro del manejo patrimonial edificado, impactos del turismo en el patrimonio inmaterial del Centro Histórico de Quito, y el componente social en la construcción política del Centro Histórico de Bogotá.

La introducción estuvo a cargo del moderador Christian Contreras¹, quien dio una corta referencia biográfica de cada uno de los expositores. Además, explicó que el objetivo del conversatorio era reflexionar sobre los temas relacionados al patrimonio edificado de las ciudades. En su intervención posterior a las ponencias, Christian hizo una síntesis de cada tema, y mencionó algunas conclusiones de los tres trabajos expuestos en esta mesa, en donde señaló que se evidencia una serie de interrogantes que posiblemente puedan ser la base para nuevas investigaciones.

* Stephanie Cabrera Campoverde. Arquitecta. Asistente de investigación en el grupo de investigaciones Lacta-LAB-Ciudades Sustentables. Universidad de Cuenca. stephanie.cabrera@ucuenca.edu.ec

1 Arquitecto. Docente-investigador de la Universidad Católica de Cuenca y Universidad de Cuenca. Magister en Diseño Arquitectónico por la UNAM. Candidato a Doctorado (PhD) por Universidad Andina Simón Bolívar, Ecuador

Intervención de Lorena Merchán Tello²: *La participación ciudadana dentro del manejo patrimonial edificado*

La investigación relacionada a la Participación Ciudadana en el patrimonio, se presenta en el marco de la elaboración de los planes de desarrollo y ordenamiento territorial, y tiene como objetivo principal determinar qué prácticas de Participación Ciudadana se requieren en la elaboración de planes de manejo del patrimonio.

Lorena comienza su intervención con el marco teórico, reconociendo que existe una variedad de definiciones y perspectivas sobre lo que es Participación Ciudadana, pero destaca que ésta debe entenderse “como un proceso en donde los principales protagonistas son los sujetos en redes de actores y conjuntos de acción”. Además, identifica tres niveles de participación: macro participación, que se refiere al ámbito político, participación nivel medio, que son objeto de políticas sociales de alcance sectorial o regional, y la micro participación, de destino cotidiano de individuos y grupos pequeños.

Asimismo, define actores primarios, quienes son responsables de tomar decisiones y actores secundarios, que son los que ven afectados sus intereses indirectamente, positiva o negativamente. Estos actores son muy polarizados desde las instituciones hasta la sociedad civil.

La expositora toma como ejemplo el caso de estudio Quito, en donde establece algunas conclusiones:

- La ciudad es un producto público y por lo tanto debe ser construida colectivamente.

- Cualquier proyecto de intervención patrimonial requiere de debates, foros y principalmente del reconocimiento de la cultura, conocimiento y estrategias de la gente.
- La institución pública debe incluir a la ciudadanía como integrante activa en los diferentes procesos y reconocer que su intervención es fundamental en la construcción, desarrollo y sostenimiento del patrimonio de la ciudad.

Con esto propone ciertas directrices para mejorar la participación ciudadana dentro de planes de manejo patrimonial, en donde identifica tres grandes grupos de actores: los responsables políticos de los distintos niveles de gobierno, los profesionales en distintas áreas tanto públicos como privados y la ciudadanía en general. Estos actores deben estar presentes en la planificación de un proyecto patrimonial, con sus diferentes perspectivas, estrategias, lógicas de acción y lenguajes, generando un alcance multidisciplinario que aporte a la innovación de métodos participativos. Agrega que el papel del experto es una posible ruta para promover los procesos de participación, ya que éste no debe imponer sus conocimientos sino promover la organización y participación de la población en la construcción de proyectos, con el fin de lograr una cooperación democrática entre todos los actores. Esto implica un aprendizaje mutuo, y anteponer, ante todo, los intereses de la comunidad antes que los de los individuos.

Lorena concluye que no existe una receta para lograr una Participación Ciudadana satisfactoria, ya que ningún proceso participativo va a ser igual a otro y por lo tanto *su desarrollo no será lineal sino más bien cíclico*

2 Arquitecta. Master de Conservación y Gestión del Patrimonio Edificado por la Universidad de Cuenca.

y *retroalimentativo*. En general, se debe distinguir los tiempos y actividades principales que guíen el camino a seguir, además de garantizar un proceso transparente en la toma de decisiones. Es necesario, además, que las propuestas sean consideradas y debatidas por todos los actores involucrados, dando un lugar de preponderancia a la sociedad civil en todos los procedimientos del proyecto.

Intervención de Soledad Oviedo³: *Impactos del turismo en el patrimonio inmaterial del Centro Histórico de Quito*

Soledad toma como problema de investigación al centro histórico de la ciudad de Quito, debido a la importancia de su patrimonio a nivel de Latinoamérica. Centra su estudio en lo que sucede en el núcleo del casco histórico que, desde la perspectiva turística, es más atractivo y se encuentra delimitado por el plan especial del año 2003.

Para comenzar su investigación se planteó la siguiente pregunta: ¿Cómo la aplicación de políticas públicas destinadas a la dinamización del turismo ha impactado en el resguardo de la condición patrimonial material e inmaterial del Centro Histórico de Quito entre 1994 y 2014?; y tiene como objetivo analizar las transformaciones relacionadas a la actividad turística desde la perspectiva residencial y usos de suelo, a partir de la aplica-

ción de instrumentos de gestión y planes de intervención urbana en este período.

La metodología utilizada es el estudio de caso evaluativo, en donde se toman datos cualitativos a través de entrevistas, observación y registro fotográfico, además de datos cuantitativos de planes de intervención urbana, cartografía y censos poblacionales. La expositora explicó que para entender las transformaciones dadas en el centro histórico de Quito, se analizan varios planes proyectados y la aplicación de estas políticas públicas en esta zona; así también se considera la declaratoria del centro histórico de Quito como zona especial turística del año 2012 y el plan gestión turística que se deriva de la misma.

Luego de este análisis, Soledad planteó que el patrimonio sigue siendo visto como un objeto, y que en estos planes se han encontrado ciertos problemas normativos sobre la visión del turismo en la ciudad. Entre sus conclusiones, ella considera que se ha producido un despoblamiento del centro histórico, principalmente en el barrio González Suárez, en donde se ven más concentrados los servicios turísticos. En cuanto a las características de la vivienda mencionó algunos datos interesantes, por ejemplo que más de un 60% de las viviendas en el centro histórico son arrendadas, y que sigue deshabitando, a pesar de que hay un alto porcentaje de cobertura de servicios básicos.

Soledad nos cuenta que hubo muchas iniciativas públicas de recuperación del espacio público como la Plaza Grande, Plaza San Francisco, entre otras, además de la recuperación de barrios como el Barrio la Ronda, en donde se enfatizó en segmentar las edificaciones destinadas para la vivienda y aquellas con fines turísticos. Otro de los ejemplos es

3 Docente-investigadora de la Universidad de Las Américas-Quito. Maestría en Gestión y Dirección de Empresas Turísticas por la Universidad de Alicante-España. Maestría en Asentamientos Humanos y Medio Ambiente por la Pontificia Universidad Católica de Chile. Ingeniera en Administración de Empresas Turísticas y Hoteleras por la Universidad Internacional SEK-Quito.

el barrio San Marcos, con una regeneración de las fachadas que le dio un cambio en la dinámica de funcionamiento, ya que llegó gente con más poder adquisitivo y elevó los costos de suelo. Hubo varias iniciativas privadas, principalmente de hoteles de cinco estrellas, como algunos hoteles boutiques en donde antiguamente se concentraban instituciones públicas o casas religiosas.

Todos estos cambios del centro histórico de Quito con la aplicación de las políticas públicas ha generado que ciertos nichos concretos, como son los hoteles de lujo y el turismo de alta gama, desarrollen condiciones mono funcionales y un uso elitista de la ciudad, que conlleva una pérdida de identidad del patrimonio inmaterial de Quito. Otra de las conclusiones que destaca es que el manejo de las políticas prioriza solo a los monumentos y edificaciones, sin tomar en cuenta sus raíces, sus entornos antropológicos y culturales. Además, el patrimonio material conservado se vincula exclusivamente con la época colonial, por lo que se requiere una revisión que contemple el resguardo del patrimonio inmaterial de la ciudad y su entorno con una visión integral y multidisciplinar. Comenta también que ha habido una escasa participación de los residentes tradicionales del centro histórico de Quito en la toma de decisiones sobre su espacio.

Y finalmente termina su intervención con algunas recomendaciones, recalando el intento por parte del Municipio de Quito en posicionar al centro histórico como destino cultural, pero hace un llamado a la reflexión de cómo se lo está haciendo, ya que no se trata de crear un mundo turístico paralelo enfocado en capturar únicamente ciertos flujos, sino de acercarse a las realidades sociales de la ciudad.

Intervención de Amparo De Urbina⁴: *Componente social en la construcción política del Centro Histórico de Bogotá.*

La intervención de Amparo es la presentación de su trabajo de investigación de doctorado, y comienza explicando que este estudio es parte de un problema existencial en la ciudad donde ella reside, Bogotá. La expositora da una introducción de la visión que se tienen de los centros históricos, los cuales son considerados como lugares antropológicos y de interés por el componente social.

Además, explica que la construcción política del centro histórico en Colombia declaró a los primeros sectores antiguos, calles, plazas, inmuebles a través de varios decretos, lo cual en unos casos el área del centro histórico coincide con el área urbana de la población, y en otros corresponde al área de la ciudad antigua englobada dentro de la ciudad actual, como es el caso de la ciudad de Bogotá, Cartagena, entre otras. Posteriormente dio a conocer otros conceptos de “centro histórico” de algunas entidades públicas colombianas y latinoamericanas, que ayudan a delimitar estas áreas de conservación.

Con estos antecedentes, Amparo define la problemática de su investigación como la definición del centro histórico como objeto de estudio, en el marco normativo nacional y distrital vigente, no coherente con las problemáticas que se les reconocen. Esto trajo consecuencias al momento de la valoración

⁴ Arquitecta. Docente-investigadora de la Universidad Externado de Colombia, pertenece al grupo de investigación “Procesos sociales, territorios y medio ambiente”. Especialización y Magister en planificación y administración del desarrollo regional por la Universidad de los Andes, Bogotá. Candidata a Doctorado (PhD) en Estudios Sociales de la Universidad Externado de Colombia.

de un inmueble patrimonial al estar ubicado dentro o fuera de la delimitación del centro histórico. También comenta que el patrimonio es visto como elementos únicos, y contrapone la idea de extender la visión de “patrimonio” a un “patrimonio urbano” en donde es todo un conjunto y no únicamente objetos individuales ubicados en la ciudad.

Luego de revisar el marco normativo logró identificar los actores que están reconocidos por la misma: el estado, las empresas y la sociedad civil, con esto concluye que es evidente la importancia de fortalecer al centro histórico como un centro urbano, con actividades centradas en turismo, para beneficio de la población residente. Asimismo resalta algunos problemas que existen al momento de la implementación, como excluir a la sociedad civil en la toma de decisiones.

Adicionalmente, plantea crear una visión socio constructivista con el fin de aportar a la posibilidad de no ver al centro histórico como una pieza que tiene límites, sino como un hecho concreto. Para Bogotá, admite que la delimitación no se puede referenciar, y que no ha tenido una conclusión satisfactoria para todos los actores encargados de su gestión y administración. Finaliza planteando que la normativa de la ciudad de Bogotá ha generado estos límites históricamente y hasta el año 2001 se han establecido cinco límites territoriales diferentes, lo que ha promovido cambios en los marcos normativos, en los niveles de protección, modificación y hasta desaparición de algunos de ellos; esto no ha sido más que un pretexto para que el gobierno en distintos niveles entre en pugna, y remarca la necesidad de recomponer esta visión a través del componente social.

Preguntas, respuestas y aportes

Este conversatorio nos permitió conocer los diferentes niveles y actores de la Participación Ciudadana, además de contar con algunas falencias en sus procedimientos. También se pudo discutir sobre las realidades que se viven actualmente en los centros históricos de las ciudades de Quito y Bogotá. El tema más controversial, con varios comentarios y preguntas por parte de los asistentes, fue la participación ciudadana, en donde se pueden rescatar algunas ideas como:

Por parte de la Universidad Católica de Cuenca, la docente Alexandra Espinoza pregunta ¿Que pasa antes de tomar las decisiones, si las personas son consideradas en el proceso? A lo que surgieron varias ideas, como considerar a la ciudadanía en todos los procesos del proyecto, ya que son los habitantes del sector quienes saben el problema que enfrentan y la posible solución. Además, Lorena considera que actualmente existen algunas fallas en el sistema y se excluye a este grupo social y con esto llama a que, principalmente, las universidades se involucren más con los trabajos con la comunidad más que con los de la municipalidad debido al nivel de apertura y confianza que se evidencia. Otro comentario por parte de la ponente Amparo, dice que la administración normalmente arranca ya con un plan establecido y realizan el tema de las socializaciones como un acto de cumplimiento y esto se debe a que los tiempos que tiene una administración son muy diferentes a los que una participación social requiere, y aunque no se quiera todos los gobiernos cuando comienzan su periodo ya tienen las decisiones tomadas.

La diseñadora urbana Margarita Malo, sustenta que se debe cambiar la ideología a los gobernantes y a todos nosotros, quienes somos los principales usuarios, además de que las metodologías utilizadas deben adaptarse al medio local para que la sociedad civil tenga un verdadero derecho a la ciudad.

En cuanto a los centros históricos, Amparo señala que el tema de su investigación no solo está ocurriendo en la ciudad de Bogotá o Quito, sino que es una reciente tendencia en América Latina proyectar los centros históricos como núcleos turísticos para gente de otros países de un nivel económico alto. Como consecuencia se da la disminución de la población nativa, generándose un proceso de gentrificación, y lo único que se logra principalmente es enriquecer a la empresa privada.

Finalmente, las intervenciones de Amparo y Margarita concuerdan que se debe pensar en proyectos de revitalización del espacio para que la gente más vulnerable no se desplace de los centros históricos, de igual manera promover una renovación urbana que integre el uso de suelo de vivienda, en especial de vivienda social y el turismo enfocado para extranjeros y locales.

Las tres ponencias sobre patrimonio han generado muchas dudas de lo que se debería hacer para lograr un proceso de participación ciudadana satisfactoria y también cómo evitar el masivo despoblamiento de los centros históricos, por lo tanto han surgido algunas ideas para posibles nuevos temas de investigación.

Actividad complementaria

Mesa de Asociación de municipalidades del Ecuador

Dulce Gpe. Cristino García*

Esta mesa se llevó a cabo el día 5 de octubre de 2017, empezando a las 17:50. Si bien no asistió mucho público, los presentes transmitieron en vivo vía Facebook en sus cuentas privadas.

La mesa inició con la intervención de Luz Haro¹, con la ponencia “Mujeres: Paridad y poder local”. Se comentó que las mujeres (6.000.432 electoras) son en número poblacional mayor respecto a los hombres (6.000.848 electores), según cifras estadísticas del 2017 en el Ecuador. Sin embargo, Haro recalcó que esta realidad no se ve reflejada en la selección electoral ya que los candidatos electos siguen siendo mayormente hombres. Se mencionó que nunca ha existido una paridad en las candidaturas, junto con una falta de democratización de las tareas del hogar, que siguen adjudicándose asunto femenino.

Las cuestiones de hacer efectivo el voto se hacen notorias en las estadísticas, pues son muchas las mujeres que se hacen presentes en los sufragios, pero en las oportunidades de ser elegidas y electas para ser representantes, el número es bajo. Haro menciona que deberíamos hacer más activa la acción de ser actoras principales y no secundarias o suplentes de algún candidato varón, pues las mujeres también son personas capaces de desarrollar plenamente estos cargos, inclusive mejor que un hombre, puesto que desarrollamos más actividades en plazos cortos de tiempo.

Haro invitó a la población a acompañar y apoyar a las mujeres a ejercer el poder, pero no el poder por el poder, sino, el poder que hace cambios gratificantes sin mirar para quien va el bien y desde luego no solo el bien propio. Mencionó el ejemplo de Zamora en donde se vivió recientemente un proceso arduo pero interesante en lo que respecta a un empate entre un varón y una mujer, y cómo por acción afirmativa asumió el cargo la mujer, pero no por el hecho de una regalía, sino por ser un legítimo derecho para equiparar las desigualdades en el sistema o en este caso las minorías.

Recalcó que hay que tomar en cuenta que cuando se llega al poder se tienen que hacer unas preguntas importantes como ¿Qué tengo que hacer para fortalecer

* Dulce Gpe. Cristino García, estudiante de la Maestría de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad Autónoma de Guerrero, México. E-mail: dcristino@uagro.mx

1 Consejo Nacional Electoral por sus siglas (CNE), líder de la asociación de Mujeres de Juntas Parroquiales Rurales del Ecuador.

la democracia, para mejorar la convivencia, para mejorar la obra pública, para que las ciudades sean más seguras, para que la gente rural tenga buenos servicios y esté bien atendida en el municipio así como las instituciones?

Se dio paso a la siguiente ponente Gabriela Brito² con el tema “Liderazgo público femenino en lo local”, la cual comenzó con una pregunta: ¿Es o no el género una limitante para alcanzar las oportunidades de desarrollo? A lo cual recalco que la educación es el principal factor sobre el que debemos de prestar atención, principalmente por el acceso que se tiene como población; la educación en un futuro desencadena una serie de eventos que pueden hacer partícipes a las mujeres en cargos públicos que la población necesita.

Menciona que las mujeres no deben quedarse sin acceso a la educación, puso como ejemplo el caso de Santo Domingo, en donde la asistencia al bachillerato está en un 48.9% y en asistencia a nivel superior un 29% de mujeres que tienen acceso a este tipo de educación.

Brito manifestó que el hecho de que en el terreno laboral existan lideresas, impulsa y motiva a las demás mujeres a querer ser actrices principales como sus seguidoras, pero para poder lograr estas acciones, debemos de seguir trabajando en conjunto, aprender a hacer equipos, solidarizarnos y a implementar la sororidad³.

Algunas limitantes para el desarrollo de la mujer en el ámbito local como nacional

son: el no reconocimiento del valor de la mujer en el área económica, social y política, la falta de espacios para el reconocimiento del puesto que ocupa una mujer en el ámbito público, así mismo la desvalorización del trabajo que hace la mujer frente a la sociedad. La sociedad, comentó Brito, refuerza los roles de género y limita su desempeño. Esto significa por ejemplo que, de las personas responsables de las tareas domésticas del hogar, el 71.3% son mujeres y tan solo el 28.7% hombres. A pesar de ello, el rol en la sociedad dice que el varón es el jefe del hogar por el valor patrimonial económico, siendo ya un tema cultural.

En cuanto a políticas públicas para implementar más la participación del rol de la mujer en actividades públicas sociales, se deben de identificar áreas y temas relevantes en cuanto a la desigualdades de género persistentes, atacar la violencia de género que existe no solamente en el Ecuador, sino en muchas ciudades latinoamericanas, las cuales detienen o limitan el crecimiento social de una mujer. Es importante además activar la creación de proyectos junto con programas que permitan la democratización y el ejercicio pleno de la mujer, no solo en el ámbito local, en temas pequeños como la apertura de un puesto menor, sino de programas y proyectos que permitan la inclusión social y participativa para liderar espacios que hasta ahora han sido ocupado por mucho tiempo por hombres.

La tercera exposición estuvo a cargo de Yuliana Rogel⁴, concejala del GAD municipal de Zapotilla, con el tema “El rol actual de la mujer política en frontera”, comenzando con la frase: “la humanidad sigue siendo una situación extraordinaria en la mayor parte del

2 Concejala GAD municipal de Cuenca.

3 El término proviene del latín ‘soror’ (hermana) y su significado tiene que ver con la solidaridad femenina o hermanamiento femenino.

4 Concejala GAD municipal de Zapotillo.

territorio del país, muy lejos de ser la norma, y el poder local está disputado no solo por distintas orientaciones, movimientos, partidos políticos, sino, por la absoluta mayoría de los hombres”.

Rogel menciona que algunas personas se han acercado a ella haciéndole preguntas y comentarios muy particulares tales como ¿y qué haces ahí?, ¿no te parece que es muy difícil ese cargo?, ¿qué vas a hacer con tu vida familiar?, ¿ya verás que la política no te dejará nada! La estigmatización del rol de la mujer en el ámbito público todavía sigue siendo un tabú para mucha gente que piensa que el único papel de la mujer es el desarrollarse plenamente en labores hogareños.

Menciona la ponente que quien incentivó ese deseo de que ella fuera lideresa fue su madre, la cual fue la primera mujer notaria pública del cantón de Zapotillo, puesto que por la estigmatización por parte de la población, la mujer solo se limitaba a trabajar desde su casa “para no descuidar las obligaciones del hogar”. Este imaginario social sobre la mujer ha dividido entre el género y el poder, pero esto se ve más remarcado en las comunas, donde se pretende romper las barreras para que las mujeres sigan avanzando, haciéndose visibles y presentes en el ámbito socio-político.

La última ponencia fue presentada por una representante de la concejala Ana Rivas⁵, con la ponencia titulada “Mujer Amazónica, gobierno y territorio”, hablando del liderazgo femenino en la Amazonia. Ana comenzó por una invitación de un concejal varón, para liderar dichas tierras. Mencionó la expositora, que al igual que muchas mujeres que han intentado enfrentarse al liderazgo público, titubeó con miedos, inseguridades, pero con la ayuda de su esposo, hizo armarla de valor para poder participar en liderar a la gente.

Durante sus 17 años de alcaldía en la Amazonía, ha hecho muchas mejoras, sin tener un límite de horarios, pues esto le ha permitido tener un éxito como líder, profesional y personal, que va al agrado por la ciudadanía superando sus barreras, aplicando la importancia de trabajar en equipo y sobre todo en redes que permitan dar soluciones óptimas para la comuna en general. Habló de los rasgos de liderazgo que le han permitido estar trabajando al servicio de la sociedad.

Finalmente, debido a que se había superado el tiempo destinado para cada mesa, no existió espacio para preguntas.

⁵ Concejala municipal de Coca

Documentación y gestión del patrimonio.

Lecciones y desafíos contemporáneos

Daniela Cobo Torres*

Introducción

La mesa temática 4, paralela al eje de patrimonio de la Red de Universidades CiviTic, se llevó a cabo con éxito el miércoles 4 de octubre de 2017. La presentación de los expositores estuvo a cargo de Valeria Reinoso, quien explicó que el objetivo del encuentro sería tratar cuatro temas relacionados con la documentación, manejo y gestión del patrimonio. El encuentro concluyó con una ronda de preguntas.

Patrimonio cultural, museos y visitantes: consecuencias para su gestión

La intervención estuvo a cargo de Leonardo Torres, Imelda AVECILLAS, Cristina Barzallo y Viviana Lliguin, docentes e investigadores de la Universidad de Cuenca. Torres explicó que el trabajo es producto del proyecto de investigación: “El turismo cultural y los museos en el contexto de la ciudad patrimonial de Cuenca”. Su investigación ha sido realizada en seis museos de la ciudad, de áreas muy diversas referentes al patrimonio.

Torres dio a conocer que la orientación metodológica de la investigación es cualitativa, y el material primordial escogido para su estudio son los libros de visita de los museos. A través de un análisis semántico y lógico, ellos dan cuenta de la impresión que los visitantes de los museos se llevan acerca de lo que es patrimonio. Además, han complementado el análisis con entrevistas a directores de los respectivos museos, operadores turísticos y guías de turismo dentro de los museos.

Por su parte, AVECILLAS manifestó que el patrimonio no es eterno, sino que se debe a agentes sociales y a instituciones que, en un cierto contexto de poder, pueden definir qué se considera como tal. En cuanto a museos y activaciones patrimoniales,

* Egresada de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Cuenca. Investigadora del proyecto “Transformación del espacio doméstico y las formas de vivir durante el siglo XX y XXI en Cuenca”. Investigadora del proyecto “Arquitectura vernácula de Azuay y Cañar en los años 1979-1980”.

tomaron como referencia a Néstor García, quién señala que las políticas patrimoniales deben tratar a los objetos y exhibirlos de manera que sean inteligibles las relaciones entre ellos; eso es precisamente lo que los investigadores han considerado en su trabajo, hacer que los museos transmitan experiencias y vivencias para sus visitantes.

Barzallo indicó que los resultados obtenidos se resumen en cuatro impresiones por parte de los visitantes. La primera toma el patrimonio como historia, en donde se percibe como si el visitante se hubiera mezclado en ese tiempo pasado. La segunda, es la del patrimonio como memoria: el patrimonio es valorado en la medida que permite conservar y dar continuidad a la memoria, la misma que tiene un papel muy significativo en la cultura. Un tercer aspecto se refiere al patrimonio y su preservación: los comentarios expresan la idea de que sí se conserva determinado patrimonio, las tradiciones ligadas al mismo no morirán, por esta razón la actividad de conservación y protección del patrimonio debe continuar. La última impresión, se refiere al patrimonio y su valor intrínseco, en donde los visitantes aprecian la valoración misma de la exposición que presenta el museo. Estas características son la base de los procesos de gestión en los que están inmersos los museos de la ciudad y que tienen que repensarse en función de sus públicos.

Como conclusión, Torres señaló que la impresión de los visitantes a los museos es positiva. Sin embargo, realiza observaciones pertinentes. Los museos requieren la introducción de estrategias de marketing para fijar cuál es el público al que se dirigen. Al momento están haciendo referencia a un públi-

co abstracto, anónimo y general. Adicionalmente, indicó que los museos deben buscar la manera de que el patrimonio y la historia sean vistos no sólo en sus aspectos afectivos, sino que comuniquen los conflictos de poder, las luchas económicas, etc., que subyacen a esos cambios históricos.

Metodología de documentación digital como estrategia para la conservación de la arquitectura con características modernas en la ciudad de Cuenca

La investigación fue desarrollada por Paola Preti¹ y Karina Tituana², con la dirección de Verónica Heras³. El proyecto tiene como objetivo utilizar herramientas de documentación digital, siguiendo una metodología de documentación establecida, tomando como caso de estudio una edificación patrimonial con características modernas de la zona conocida como El Ejido, en la ciudad de Cuenca.

Preti inició la exposición explicando que la documentación patrimonial nace en

1 Estudiante egresada de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca. Ayudante de investigación del Proyecto: Diseño, desarrollo e implementación de un sistema de monitoreo, basado en la conservación preventiva

2 Estudiante egresada de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca.

3 Arquitecta, Universidad de Cuenca, Ecuador. PhD. en Engineering y MSc. en Conservation of monuments and sites, Universidad Católica de Leuven, Bélgica. Investigadora y docente de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Cuenca. Docente de la Facultad de Diseño, Arquitectura y Artes, Universidad del Azuay. Directora del proyecto de investigación: Diseño, desarrollo e implementación de un sistema de monitoreo, basado en la conservación preventiva.

1972 con la UNESCO. En Ecuador, esta documentación data de 1970, y lo lleva a cabo el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, INPC; en Cuenca data de 1975 y se encargan de ésta, el departamento de Áreas Históricas del Municipio de Cuenca y el Centro Interamericano de Artes Populares, CIDAP. Preti indicó que en los inventarios registrados en Cuenca, se ha dado prioridad a documentar el área de primer orden del centro histórico, área de respeto, áreas arqueológicas y especiales. Por su parte, El Ejido empieza a documentarse en el año 2008, y si bien posee más de 200 bienes patrimoniales de arquitectura con características modernas, la información contenida en estos inventarios es superficial.

Preti señaló, que para que exista un sistema eficiente de documentación patrimonial, se deben plantear cuatro interrogantes: ¿quiénes son los responsables?, ¿cómo lo van a hacer?, ¿para qué sirve?, y finalmente ¿por qué es necesario hacerlo? Expresó, además, que la documentación existente, en su mayoría, es realizada de forma análoga; no obstante, actualmente se puede documentar utilizando técnicas digitales. La documentación digital posibilita plantear hipótesis, recolectar mayor información en menor tiempo, ejecutar un proceso sistematizado, y formular interrogantes para futuras investigaciones.

Tituana explicó que para la investigación utilizaron láser escáner, fotogrametría, estereofotogrametría con dron y fotografía rectificada. El láser escáner incluye un sistema de nivelación, un GPS y una cámara fotográfica. Con este equipo realizaron un escaneo exterior, y otro interior de la edificación, y mediante postproducción unieron ambos escaneos para obtener una nube de

puntos completa. La fotogrametría por su parte, sólo requiere de una cámara de fotos y un GPS para tomar los puntos de geo-referencia y escala. Este mecanismo permite recortar de las imágenes elementos como fondo, cielo o vegetación, y posteriormente unir las imágenes para crear la nube de puntos. Para la estereofotogrametría utilizaron un dron, este captura fotos geo-referenciadas aéreas. Para obtener el modelo completo unieron las fotos realizadas con fotogrametría y estereofotogrametría. Por último, la fotografía rectificada es una herramienta que permite obtener datos bidimensionales y trabajar en ellos de múltiples maneras.

Para concluir, Preti indicó que la documentación es la etapa primordial en el proceso de conservación, ya que si no se documenta correctamente un bien, no sólo se invalida el trabajo realizado sino que, además, se devalúa el bien documentado. Respondiendo a las preguntas iniciales, Preti expresó que los responsables del patrimonio somos todos; que el patrimonio nos sirve porque es un legado histórico y es memoria; que es importante documentar porque asegura futuras investigaciones; y finalmente remarcó que es necesario hacerlo porque una buena documentación garantiza alcanzar la etapa de monitoreo de los bienes patrimoniales.

Laboratorio de investigación sobre fondos documentales del proyecto de arquitectura, diseño y artes del Ecuador del siglo XX

La exposición estuvo a cargo de Giada Lusardi⁴ y Shayarina Monard⁵. Lusardi inició la ponencia indicando que en el año 2016 se configura el Proyecto: Laboratorio de Investigación del Proyecto de Arquitectura, Diseño y Artes (LIPADA) en la PUCE, como un laboratorio que investiga, identifica, rescata, cataloga, digitaliza, conserva y difunde fondos documentales de archivos nacionales e institucionales, pertenecientes a actores en los campos de la arquitectura, el diseño y las artes del Ecuador en el siglo XX. Explicó que en el país existen pocos archivos especializados en arte, arquitectura o diseño, y algunos proyectos inactivos, lo cual evidencia una insostenibilidad en el tiempo. En este contexto, LIPADA nace como una alternativa a la necesidad de un archivo especializado, disponible para estudiantes, investigadores y ciudadanos en general.

Lusardi dio a conocer que LIPADA conserva fondos documentales que, en su mayoría, no cumplen con la definición de bien

documental con valor histórico de acuerdo a lo que estipula la Ley, lo cual significa que estos bienes tienen menos de cincuenta años de antigüedad. Además, mencionó que LIPADA es laboratorio y archivo, porque se concibe como espacio dinámico de experimentación y generación de nuevas aproximaciones teóricas y prácticas sobre la producción en los tres ámbitos señalados, y porque cumple con la función de conservar el documento de una manera ordenada y sistematizada.

Monard explicó que debido a la estructura multidisciplinar de LIPADA, establecieron un método común para la documentación de las unidades simples y complejas que conforman el fondo. Éstos pasan por un proceso estructurado en cinco etapas: la primera se concentra en la indagación histórica, temática y contextual; la segunda, levantamiento del inventario inicial, se realiza *in situ* y permite legalizar los procesos de donación posteriores; la tercera etapa corresponde al traslado de estos bienes, se monitorea la temperatura y humedad que conserven apropiadamente los bienes al momento de su reubicación en el nuevo sitio; la cuarta tiene que ver con la identificación, clasificación, limpieza, ordenamiento y digitalización en el laboratorio; y la quinta corresponde a la difusión, es decir, el ingreso de la información al sistema en línea, él mismo que es accesible al público. Todo esto con el fin de poner en valor lo que se está estudiando.

Lusardi comentó los resultados de la investigación. Por parte de las tres ramas, claramente el fondo ha recibido diferentes donaciones. A nivel de gestión, equipamiento y administración se han realizado varios trámites de legalización, se ha acoplado un espacio idóneo para el fondo, se ha adquirido mobiliario ade-

4 Docente e investigadora, Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Máster en Historia del Arte Medieval, Moderno y Contemporáneo y Licenciada en Bienes Artísticos, Teatrales, Cinematográficos y de los Nuevos Medios, Facultad de Letras y Filosofía, Universidad de Parma, Italia. Directora del proyecto de investigación Laboratorio de Investigación sobre fondos documentales del Proyecto de Arquitectura, Diseño y Artes del Ecuador en el Siglo XX (LIPADA) financiado por la PUCE.

5 Docente e investigadora, Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Máster en Historia y Teoría de la Arquitectura, Universidad Politécnica de Catalunya, España. Curadora de los fondos Karl Kohn, Milton Barragán Dumet, Ovidio Wappenstein y Oswaldo Muñoz Mariño. Investigadora en el Proyecto LIPADA.

cuado y material de conservación, entre otros. A nivel de organización archivística se ha definido un modelo de ficha catalográfica, se han configurado protocolos para la catalogación de los diferentes elementos y normas de cita bibliográfica, se ha implementado el repositorio en la web, y se ha difundido el proyecto mediante textos y curadurías.

Relatos, identidad y fotografía: una aproximación teórica en la construcción de la memoria histórica de Paipa

La investigación fue realizada por Francisco Díaz⁶; Ligia Hernández⁷; Juan Andrade⁸; y Edgar Ramírez⁹. La intervención la llevó a cabo Andrade vía Skype, quien inició explicando que el objetivo de la investigación es determinar qué enlace hay entre fotografía, memoria e historia. La imagen tiene un estrecho vínculo con la memoria, atestigua histo-

rias y vivencias que no están explícitos en libros, publicaciones o en la historia patria del país. Es así, que los investigadores se proponen recabar archivos de fotografías familiares de la ciudad de Paipa, para lograr conocer los recuerdos de la gente y poder construir la historia colectiva del lugar.

Andrade comenta que es necesario definir qué es memoria visual y hacer una crítica contundente a la sociedad de hoy, que se desenvuelve en un entorno gráfico que no necesariamente hace una conformación en valores. Ellos han buscado con su proyecto, recabar conceptos claros de ciudadanía, porque socialmente se han perdido rasgos de identidad y tradición. La imagen, entonces, permite que la gente analice la evolución de un pueblo a través de ella.

La primera fase de la investigación consistió en conseguir imágenes que mostraran los distintos períodos de Paipa, contactando a las personas que tenían conocimiento sobre estos acervos fotográficos. Luego, se estableció una línea de tiempo que facilitó ordenar por décadas las fotografías encontradas. Posteriormente, desarrollaron un modelo archivístico para catalogar los tipos de fotografías, autor, temática, condiciones físicas, descripción, etc. Finalmente, las imágenes junto a los relatos históricos, permitieron abordar la realidad social y las relaciones de los actores sociales en el tiempo, en Paipa.

Como conclusiones, Andrade mencionó que ellos vieron como una fuente importante de documentación a las imágenes, ya que siempre existe un hilo conductor entre las imágenes, la historia y la memoria. También, explicó que cuando las personas tienen conocimiento de las imágenes, llegan a apropiarse de ellas y contar más historias. Por último,

6 Licenciado en ciencias sociales y Económicas y Especialista en Planeación y Gestión del Desarrollo Territorial, UPTC, Tunja. Magister en Geografía del programa EPG Uptc- Igac. Docente en la Escuela de Licenciatura en Ciencias Sociales de la facultad de Educación de la UPTC. Director del Grupo de Investigaciones Regionales: IRES.

7 Economista, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia; Especialista en Auditoría de Sistemas Universidad Antonio Nariñ, Bogotá; Maestría en Investigación y Desarrollo Educativo y Social, Centro Internacional de Educación y Desarrollo Humano, Universidad Pedagógica Nacional, Bogotá. Presidente de la Fundación Paipa Bicentenario. Docente Investigadora Universitaria, Asesora de Empresas, Gerente y consultora de proyectos.

8 Administrador turístico y hotelero de la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia.

9 Economista Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, UPTC, Tunja. Asesor y consultor en política de ciencia, tecnología e innovación de la Vicerrectoría de Investigación y Extensión de la UPTC. Docente de la escuela de Contaduría Pública e investigador del Grupo de Investigación en Finanzas y Economía financiera "Eugene Fama", UPTC.

los investigadores comprendieron cuando la gente asimila la posición de sentarse a ver las fotografías, recuerda no sólo el momento que muestra la imagen, sino historias que van desde su niñez hasta su edad actual.

Discusión y conclusiones

En el espacio destinado para comentarios y preguntas, Torres expresó que se encontraba interesado en el fondo de LIPADA, ya que él había trabajado en una investigación sobre archivos históricos, y valora que exista este intento de conservar y difundir estos documentos. Por su parte, Monard explicó que el contenido es público y que en caso de que se requiera mayor información, se puede contactar al laboratorio o visitar el lugar directamente. Las expositoras de LIPADA, dieron a conocer a los asistentes la página web

en donde se encuentra disponible el fondo: <http://pucedspace.puce.edu.ec>

La documentación patrimonial y su adecuado manejo son importantes para la conservación, no sólo de los bienes físicos, sino de la memoria, tradiciones y saberes que hay en ellos. Además, en la actualidad el avance tecnológico pone a prueba los métodos tradicionales de documentación, y desafía a los investigadores y personas encargadas de esta importante tarea a implementar nuevas técnicas de documentación, buscar la manera de difundir la información para que otros investigadores, académicos y personas interesadas puedan conocer lo que existe, y así el patrimonio sea puesto en valor. La correcta utilización de las herramientas de documentación, el manejo responsable de los bienes, y una gestión consciente del patrimonio, permitirán la conservación y preservación del mismo para las generaciones actuales y futuras.

Detrás de las renovaciones urbanas: implicaciones económicas, sociales y políticas

Natalia Juca Freire*

Introducción

En el 1er Congreso Ecuatoriano de Estudios de la Ciudad CIVITIC, se llevaron a cabo foros y mesas temáticas paralelas enfocadas hacia distintos ejes, uno de ellos fue la Economía Urbana. Dentro de este eje, el día miércoles 4 octubre de 2017, la Mesa 1 abordó los siguientes temas: “Dinámicas Económicas en el caso de la plaza Largo da Batata, Sao Paulo, Brasil” y “La contribución especial de mejoras en calles comerciales de Quito, Ecuador”. Estos temas fueron expuestos por Camila Cavalheiro Ribeiro da Silva¹ y Luis Andrés Cevallos Serrano², respectivamente. El foro estuvo dirigido por el moderador Daniel Moreno.

Este conversatorio se enfocó en el impacto que causan las regeneraciones urbanas en la ciudad, así como las acciones políticas y económicas detrás de ellas para ejecutarlas y capturar el valor de su costo. El objetivo es presentar las ideas principales de las intervenciones y los puntos de discusión que surgieron para llegar a conclusiones sobre el tema en torno a las realidades de dos ciudades diferentes.

“Dinámicas económicas en el caso de la plaza Largo da Batata, São Paulo, Brasil”

La investigación de Camila Cavalheiro Ribeiro da Silva se centra en la Plaza de Largo de la Batata (Plaza de la papa), en donde su objetivo principal fue asociar algunas dimensiones de la economía urbana – ortodoxa y heterodoxa – al estudio de caso de esta plaza en São Paulo.

* Estudiante egresada de la Universidad de Cuenca, Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Miembro del proyecto de investigación “Transformación del espacio doméstico y las formas de vivir durante el siglo XX y XXI en Cuenca”. E-mail: natalia.jucaf@ucuenca.edu.ec

1 Arquitecta urbanista, estudiante de la maestría de Estudio Urbanos de la FLACSO, Ecuador.

2 Profesor-Investigador de la Universidad Central del Ecuador.

Economía urbana ortodoxa y heterodoxa

En la economía urbana ortodoxa intervienen los principios de accesibilidad, aglomeración y renta del suelo. Dichos principios explican los procesos detrás de las decisiones de localización de personas y empresas dentro de la ciudad, además, los beneficios que se obtienen de la infraestructura de la ciudad. Estos procesos pueden tener costos sociales y son determinantes en el aumento de la renta urbana. La discusión de estos conceptos se centró sobre todo en el término *trade off* que es parte del principio de accesibilidad, y explica el hecho de que se debe desistir de algún aspecto para obtener otro. Por ejemplo, el *trade off* entre renta del suelo y distancia, es decir, mientras una instalación esté más lejos del centro, más barata será la renta del suelo, pero el costo de transporte aumentará.

La economía urbana heterodoxa se basa en el manejo y gestión del suelo en manos del Estado, el cual está al servicio del interés privado. Bajo la visión de la economía heterodoxa, la ciudad se maneja como una empresa y/o mercancía. En este tipo de economía se producen lógicas de estado, mercado y necesidad, asumiendo que el estado debería atender al interés social, pero no siempre sucede; el mercado actúa a favor del lucro; y la necesidad, es la respuesta de la población sobre las otras dos lógicas.

La renovación urbana en Largo da Batata, São Paulo y los Certificados de Potencial Adicional de Construcción (CEPAC)

Debido a los procesos de degradación por la presencia de una terminal de buses y la cantidad de vendedores ambulantes, la plaza Largo de Batata se somete a una renovación urbana. Según Cavalheiro, esta intervención se localiza dentro de la categoría denominada “Operación Urbana”, es decir, cuando un área de la ciudad recibe normativas exclusivas de construcción como la limitación de construir hasta tres veces el área del terreno. Sin embargo, para hacer mejoras en el lugar y pagar estas inversiones, el municipio utiliza el instrumento denominado CEPAC, el cual lo compra una empresa para poder construir un poco más de lo permitido. Con el dinero que el municipio gana, teóricamente se hacen mejoras dentro del mismo perímetro de la operación, lo que no siempre pasa.

Economías urbanas ortodoxas y heterodoxas reflejadas en Largo da Batata

El principio de accesibilidad de esta Operación urbana se refleja en varios aspectos como el acceso a una amplia variedad de bienes y servicios tanto públicos como privados, por ejemplo, a los nodos de transporte. De igual manera, se dio el *trade off* accesibilidad-dimensión de la vivienda, es decir, las unidades de vivienda más cercanas redujeron su dimensión. En cuanto al principio de aglomeración se plasma en el au-

mento de unidades residenciales verticales. De acuerdo a Cavalheiro, en los años 2011 y 2014 hay un número mayor de estas unidades, debido a la llegada del metro (2011) y a las intervenciones de la Operación Urbana Faria Lima (2014). Asimismo, se expuso el aumento de precio de unidades de viviendas que tuvo un incremento desde 2008 con un precio de 2500R\$ por m² hasta 10000R\$ por m² (equivalente a 3000\$). El costo social es evidente porque mucha gente ya no puede seguir alquilando una vivienda o una oficina en el lugar, como consecuencia, hubo un cambio de público en el área.

Ha ocurrido también un cambio de paisaje, por ejemplo, una iglesia que forma parte del patrimonio arquitectónico del área, se encuentra opacada por un edificio gigante provocando un impacto negativo en el barrio. Por otro lado, la planificación de un futuro centro comercial sobre un terreno que ha estado sin uso desde 1991, sin respetar la legislación que exige su donación al Municipio, es un claro ejemplo de los acuerdos políticos con el sector privado. Esta gama de situaciones, convertirán al lugar en un área de empresas grandes. La respuesta para todo eso es la lógica de necesidad, la misma que se refleja en manifestaciones y grupos sociales que, están ocupando como vivienda los espacios vacíos. Igualmente, hay colectivos que empezaron a plantar árboles y hacer muebles.

“La contribución especial de mejoras en calles comerciales de Quito, Ecuador”

Esta investigación realizada por Luis Andrés Cevallos Serrano se enfoca en otra herramien-

ta de cobro de inversión de las renovaciones urbanas, la Contribución Especial de Mejoras (CEM), tomando como caso de estudio la calle Lizardo Ruiz, un *boulevard* ubicado en el sector Cotocollao, al norte de la ciudad de Quito. La problemática radica en que, las mejoras del espacio peatonal tienen un impacto en su entorno y generan valor en las propiedades privadas. Pese a la existencia de un instrumento para la captura de ese valor, en la práctica puede resultar poco efectivo. Se eligió el tema calles comerciales, porque el comercio es el que más se beneficia con el mejoramiento de espacio público.

La capitalización de beneficios

El sector privado puede capitalizar o beneficiarse de las obras del sector público. Por tal motivo, se cobra un dinero con el objetivo de recuperar el costo y si es que existe un mayor incremento en el valor de las propiedades, ese dinero puede servir para el financiamiento de otras obras públicas. Cuando las externalidades (beneficios de la obra) empiezan a capitalizarse, el espacio público ya no solo sirve para utilizarlo, sino para generar lucro. En este contexto, se habla de un valor agregado a las propiedades beneficiadas por la obra y los estados, en algunos países, cobran el valor incrementado, mientras que en otros recuperan solo el valor de la obra sin medir el impacto.

¿Cómo se capturan los valores de vuelta?

Cevallos destaca que una renovación del espacio público genera beneficios que

pueden producir externalidades positivas como: mejoras evidentes del espacio público, atracción de consumidores, mejoras de accesibilidad y seguridad. No se toman en cuenta los costos sociales asociados a estos procesos, pues cuando se trata de capturar un valor agregado, es necesario hacer un enfoque en los beneficios que agregan valor para que eso se pueda capturar. Al producirse un incremento, existe la posibilidad de cobrar una taza, por lo que instrumentos como la CEM son necesarios.

Es imperativo medir este valor de incremento, y repartir el cobro de acuerdo al número de habitantes del área de influencia, número de propiedades y la capacidad de pago. Esto supone retos muy complicados para municipalidades como la de Quito, la cual tiene que atender a más de 900.000 predios. Es por eso que se utilizan ciertos indicadores proxy como el avalúo (reflejo directo de la capacidad de pago de una familia) y la dimensión del frente de lote como un indicador del beneficio que cada lote recibe, lo cual es más práctico ya que esta información está registrada en el Municipio.

Cevallos argumenta que, en el caso de la mejora de la calle Lizardo Ruiz, el Municipio identificó el aumento en el valor de 27 predios que daban frente a la calle, subiendo 17% individualmente, mientras que el valor del suelo subió 20%, asumiendo que el suelo tiene más valor porque las construcciones tienden a depreciarse. El mercado de arriendos de la zona fue el de mayor impacto. En Quito se cobró exactamente el costo de la obra, y el incremento fue menor al costo, es decir, se recuperó la totalidad del costo más allá del incremento real de las propiedades en la zona.

¿A quién se le cobra una obra de espacio público?

Según Cevallos, se trata de una cuestión espacial a través de la definición del radio de influencia de una obra. Hay criterios diferentes, en muchas ocasiones se decide cobrar a los dueños de las propiedades frentistas, mientras que, en otros casos, se cobra a todo un barrio o parroquia. Dentro de este marco, existen dos principios: de beneficio recibido (el beneficiario paga más) y de la capacidad de pago (paga en que tenga la capacidad de pagar sin importar el beneficio que se recibe).

Cevallos defiende que, una obra local tiene beneficios locales y se debería pagar localmente. Tanto en Quito como en Cuenca no se está determinando correctamente las áreas que se benefician, no se mide el impacto, ni se identifican los beneficiarios, lo que resulta un problema. Sin embargo, existen otras aristas en la situación, pues no todos tienen la capacidad económica para pagar las obras y muchas veces el pago se transmite hasta el consumidor.

En el caso de estudio, los respectivos dueños de los 27 lotes que sumaron 800.000\$ en sus avalúos pagaron una mínima fracción, solo 34\$ que representa el 0,0042% de captura de valor. Por lo tanto, toda la ciudad pagó por la obra debido a la falta de conexión entre el contribuyente, la obra que se está haciendo y donde está localizado.

Luego de obtener los resultados de la investigación, Cevallos indica que, la CEM no captura el valor que genera la obra pública en las localizaciones, lo que puede considerarse como una repartición de los fondos, es decir, si toda la ciudad paga, ayuda a que un barrio que no puede pagar una obra, la pueda obte-

ner. Sin embargo, los beneficios económicos harían que ellos mismos puedan pagar de alguna u otra forma.

Los impactos negativos de una renovación urbana

En contraste, las renovaciones urbanas no siempre generan impactos positivos en las valorizaciones, por ejemplo, la mejora de una carretera puede causar impactos negativos en la valorización de un lote por la proliferación de ruido o contaminación, en el caso de un *boulevard* se puede aumentar la capacidad comercial, pero también debilitar el potencial residencial del lugar. En la calle Lizardo Ruiz, la idea de “limpieza” de vendedores informales no fue una solución porque los comerciantes ambulantes que fueron expulsados, fueron reemplazados por otros; la gente volvió a vender en las aceras.

Discusiones y aportes

La teoría lejos de la práctica

El moderador, Daniel Moreno, se refiere al papel que podría cumplir la vivienda social en algunos instrumentos de economía urbana en Brasil. Cavalheiro explica que, en el caso de Sao Paulo, pese a que la legislación contempla la adecuación de vivienda social, hace falta su aplicación. En Brasil la teoría está muy lejos de la práctica. Sin embargo, mediante luchas sociales se ha logrado la incorporación de vivienda social en algunos sectores de la ciudad. Moreno también realiza una observación en cuanto a la exposición

de Cevallos, sobre la importancia de establecer un área de influencia directa e indirecta de las intervenciones urbanas. Cevallos aclara que, a pesar de que en la legislación de Quito existe la ley de diferenciar las zonas de influencia, en la práctica no se aplica. De hecho, afirma que en su investigación tuvo que utilizar ciertas estrategias para revelar la verdad, ya que los funcionarios municipales no siempre asumen la falta de aplicación de la ley.

La dimensión política de la obra pública del espacio urbano

Cevallos expresa que, una forma de hacer política es hacer obras pequeñas en lugares muy visibles, como una calle comercial. Una obra pública no tiene que ser de gran impacto sino parecer de mayor impacto y muchos de los políticos quieren hacer cosas más visibles antes que solucionar problemas reales. El hecho de cobrar a toda la ciudad por una obra localizada también es una acción política, pues si se cobrase a áreas limitadas, las planillas de impuesto serían altas, lo cual no le conviene al político.

¿Cómo lograr mayor efectividad del instrumento CEM?

Cevallos menciona el argumento de Carlos Morales, un arquitecto experimentado en el campo, quien defiende que el mejor instrumento es un buen catastro con avalúos reales y basados en impactos reales. Se expone el caso de la ciudad de México, en donde experimentaron con valores propuestos por los

mismos dueños de propiedades. Los resultados reportaron que la gente asumía valores más altos de lo que había capturado el Municipio, por lo que el impuesto predial subía. La medición correcta de avalúos puede reducir este litigio, para ello se debe entender la gama de casos y no simplificarlos.

La desigualdad de renovaciones urbanas

Existe una tendencia hacia la dotación de obras públicas a sectores de élite de las ciudades. Cevallos señala la desconexión de la realidad de los hechos urbanos que se tiene que afrontar a través de la investigación académica científica y las decisiones políticas. Debe haber coherencia entre técnicos y políticos. Los municipios deben ser instituciones que investiguen e impongan algo de la agenda al político de turno. Son cuestiones culturales que se están abordando en Ecuador y es necesario generar instrumentos propios. Si los instrumentos adoptados de otros lugares fallan, se debe acoger algo nuevo y diferente.

Conclusiones

Los instrumentos de captura de valores de las renovaciones urbanas presentados por los ponentes, CEPAC en São Paulo y CEM en Quito, forman parte de la economía heterodoxa en la que el estado tiende a generar instrumentos que gestionan el suelo, los cuales no se cumplen a cabalidad al momento de aplicarlos.

Los espacios públicos son un foco de interés político, ya que son lugares bastante visibles en la ciudad y sus mejoras podrían ayudar a exaltar la imagen de una figura política. De la misma manera, estas mejoras son de gran interés para las grandes empresas que buscan capitalizar las ciudades.

Los múltiples intereses económicos y políticos detrás de las regeneraciones urbanas del espacio público, han dejado como segundo plano el carácter social de las obras. Por parte de la población han surgido una serie de cuestionamientos sobre estos intereses. Cavalheiro indica que, en el caso de Brasil, la población considera las operaciones urbanas como obsoletas, pues las obras no se dan con rigurosidad, ni consideran a la gente, generando una serie de protestas y acciones de movimientos sociales.

Se insiste en la desigualdad de obras en las ciudades, pues generalmente los barrios periféricos carecen de obra. Es importante mantener en pie las preguntas propuestas por Cevallos, ¿para quién se están haciendo estas renovaciones urbanas? y ¿a quiénes se está cobrando? El tema se debe ampliar al ámbito de la investigación tanto en la academia como en los municipios.

Las intervenciones urbanas conllevan procesos que no se pueden entender aisladamente, es una cuestión multidimensional que trae consigo consecuencias sociales, ambientales y políticas. Según Cevallos, la multidimensionalidad de estos procesos es algo que cualquier arquitecto en el campo del urbanismo debe entender, pues no sólo se trata de problemas de forma del espacio.

Economía urbana: Mercados inmobiliarios e injerencia del Estado en los procesos urbanos

Karla Andrea Alvarado Palacios*

Introducción

La economía urbana es un tema que se ha abordado desde la interdisciplinariedad que supone el urbanismo *per sé*. Muestra de ello, el foro Economía Urbana, desarrollado en el segundo día del Congreso de Estudios de la Ciudad organizado por CIVITIC, fue abordado por investigadores de lo urbano desde diferentes especialidades, sociólogos, economistas y urbanistas, todos comprometidos con las cuestiones de ciudad.

En general, se presentaron las consecuencias del proceso de metropolización de ciudades como Guayaquil y Quito, de Ecuador y Santiago de Chile, capital chilena. El análisis estuvo en función de la expansión de mercados inmobiliarios como la variable más incidente en la economía urbana. A continuación se presenta la síntesis de lo que cada investigador aportó al debate de la economía urbana.

Mercados de suelo como determinante del proceso de metropolización de Guayaquil

El foro inició con la exposición del sociólogo Gaitán Villavicencio¹; la ponencia se enmarcó en el análisis de las transformaciones territoriales del Guayaquil Metropolitano (conurbación de 6 cantones, entre ellos: Guayaquil, Durán, y Samborondón) en función del mercado inmobiliario y la segregación socio-espacial que ello genera. Esto fue presentado como parte de la investigación que desarrolla en la academia, en conjunto con otras instituciones.

De inicio, con una imagen satelital del área metropolitana de Guayaquil, reflexionó sobre la necesidad de actualizar la manera de determinar los límites geográficos

* Arquitecto, Magister en Desarrollo Urbano por la Pontificia Universidad Católica de Chile, docente investigador del Instituto Tecnológico Superior Andrés F. Córdova. E-mail: kaalvarado@uc.cl

1 Docente de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

Tabla 1: Precio de uso de suelo en Samborondón

Sector	Ubicación	Inmueble	avaluó catastral mt ² del Suelo urbano	avaluó catastral mt ² del construcción	Precio de mercado mt ² de Suelo urbano	Precio de mercado mt ² de Construcción
Vía Samborondón	Samborondón la Puntilla - Mocoli (Km 1 - Km 6) (Urbanizaciones cerradas)	casas de 2 pisos	180-250	320-520	380-400	460-1102
	Sector La Aurora (urbanizaciones cerradas)	casas de 2 pisos	150-180	300-400	200-276	604-705
	Sector de la T de La Aurora Vía Salitre (urbanizaciones cerradas)	casas de 2 pisos	150-200	420-480	255-275	688-1008

Fuente: Villavicencio, Gaitán (2017). "Proceso urbano reciente en Guayaquil Metropolitano: mercado inmobiliario y segregación socioresidencial", ponencia para el Congreso de Estudios de la Ciudad, CIVITIC, Cuenca, Ecuador.

de cantones y/o provincias en función de la nueva conformación espacial del área metropolitana. Ésta denota una variedad de problemas que deben ser abordados de manera holística, siendo que, desde lo local, con la actual división político-administrativa, resulta bastante difícil.

Por otra parte, aludió la continuidad política del partido social cristiano, en la gestión administrativa de la ciudad, como eje transversal de transformaciones urbanas. Desde el año 1992, Guayaquil ha tenido dos Alcaldes de la misma línea ideológica, que fueron calificadas de carácter "empresarial". En ese contexto, se analizaron someramente, por una parte, algunos de los grandes proyectos construidos por la administración municipal, como: Malecón 2000 y La Perla, agentes para el esparcimiento, y el Programa Habitacional Mi Lote. Todos ellos, con enfoque social, pero que, según el expositor, tienen más un efecto de imagen ciudad, con lo que se intenta vender la urbe con un carácter elitista, sin solucionar problemas de fondo, como la plusvalía del suelo. Ergo, estos proyectos han

beneficiado principalmente a los mercados inmobiliarios. Por otra parte, se puntualizó sobre los centros comerciales (tipo Mall), que han sido hitos del proceso de metropolización, a razón de que Guayaquil es la ciudad con más centros de este tipo (aproximadamente 38) en el Ecuador.

Con estos antecedentes, se presentó el análisis del precio de suelo de algunos lugares considerados como exclusivos en la ciudad, a razón del alto precio que han generado los promotores inmobiliarios, desde los condominios cerrados situados en Samborondón, hasta los grandes edificios que se sitúan a las faldas del Cerro Santa Ana y dan la bienvenida a la ciudad, invisibilizando la realidad de los ciudadanos de ese sector, como se muestra en la tabla 1.

Con estos datos, el ponente hizo hincapié en el control que ejercen los mercados inmobiliarios en el desarrollo de la ciudad. Los precios de suelo no son accesibles para los sectores populares, quienes no son blanco de promotores, si no de expropiaciones. Ello genera, a su vez, el esparcimiento de ciu-

dad de manera desordenada, sin propuestas de desarrollo. Gaitán concluyó su ponencia señalando la necesidad de buscar nuevas alternativas, de carácter incluyente para afrontar el proceso de metropolización del Gran Guayaquil.

Producción social del espacio en Guayaquil

Patricia Sánchez², segunda ponente del foro, con enfoque socialista, presentó su análisis sobre el mercado de suelo popular de Guayaquil, como parte de su proceso de metropolización. Al igual que Gaitán, fundamentó las características capitalistas del modelo de desarrollo guayaquileño en manos de la administración social-cristiana.

Con las alarmantes cifras sobre la urbanización acelerada de América Latina, mostró imágenes de ciudades segregadas con modelos capitalistas como: Rio de Janeiro, Buenos Aires, Santiago de Chile, y de modelos como el de Caracas, que mal podría ser llamado capitalista. A partir de esto, se presentó la “informalidad” como característica que identifica las ciudades latinas, que desde los años 70 ya estuvo siendo estudiada en Latinoamérica. Sin embargo, las administraciones municipales y metropolitanas dieron paso a que el modelo capitalista se apodere de las ciudades y genere espacios para el consumo indiscriminado de la clase alta, media y baja.

Dicho esto, se enfocó en el análisis de las 3 lógicas de la producción de la ciudad: la lógica del estado, la lógica del mercado y la

lógica de la necesidad. Esta última, se refiere a los sectores invisibles para las políticas públicas (habitacionales, comerciales, educacionales, etcétera), y para los mercados inmobiliarios y comerciales que inventan una serie de acciones para sobrevivir en la ciudad. Labores como ocupar ilegalmente el suelo urbano, e improvisar negocios informales a través de la adquisición de capital social son los elementos más importantes de su supervivencia. Con ese contexto, se define la producción social del espacio informal, en función de la ocupación del suelo y afianzamiento de capital social.

Todo esto, apoya la autoconstrucción de viviendas, sin necesidad de acceso a la banca, al estado o a promotores inmobiliarios. Las características de producción social del espacio se presentan, como ejemplo, en el proyecto estatal Guayaquil Ecológico, enfocado a sectores populares, que intenta integrar la Isla Santay, el Parque Samanes y la recuperación del Estero Salado. El proyecto esperaba alojar a 8.000 familias desalojadas del suburbio, no obstante, en la actualidad, son más de 20.000 familias en el sector. Patricia señala que esto responde a las características de la producción social del espacio, donde una familia de bajos recursos recibe hasta tres generaciones en una misma vivienda. Esto denota la deficiente planificación participativa de los proyectos en los que no se analiza el contexto y la realidad social de quienes habitan la ciudad informal, sino solo se intenta generar estrategias de *zoning*. Para concluir, la investigadora arguye que, por primera vez en la historia del país, con el proyecto Guayaquil Ecológico, se ha conformado un *ghetto*.

² Urbanista y docente de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

Pericentro de Santiago de Chile

El colombiano Daniel Moreno³, presentó la actualización de la investigación que se origina en 2014 sobre las dinámicas urbanas del pericentro de la ciudad de Santiago de Chile. Como resultados enfatiza la influencia del modelo neoliberal que dio paso a un desdoblamiento de la comuna central, en contraste con el desarrollo del pericentro. En los últimos 20 años, señala Moreno, se han generado iniciativas inmobiliarias en el centro y periferia de la ciudad. En función de la revisión bibliográfica se determina que el pericentro ha sido históricamente considerado como zona de deterioro de las ciudades; pero, por otra parte, en el caso de Santiago, se han conformado como zonas de oportunidad de desarrollo de industria de bajo impacto.

En ese sentido, el pericentro de Santiago, a diferencia de otras ciudades, incluso anglosajonas, presenta potencialidades comerciales que han sido aprovechadas a la luz del modelo neoliberal que rige en el país. No obstante, no deja de presentar una normativa urbana obsoleta y desactualizada que es aprovechada por promotores inmobiliarios. Para ejemplificar se toma la comuna Independencia, donde en la última década se ha generado una suerte de centro comercial y de industria textil de bajo impacto, con precios accesibles a las clases media y baja, y productos de toda calidad. Al terminar, se remarcó la necesidad de regular el desarrollo inmobiliario en el pericentro, dado que es el mercado inmobiliario quien decide cómo y cuál es el

lugar habitable para estratos medios y bajos, quienes en búsqueda de acercarse al centro de la ciudad conviven en espacios carentes de calidad de vida.

Competitividad Urbana

Con la última ponencia del foro, el economista Francisco Garcés⁴ realizó el análisis de las posibilidades de las ciudades ecuatorianas para administrar sus economías en pro del desarrollo urbano, desde el punto de vista estadístico. Garcés mostró algunos datos estadísticos, decisivos de la economía de las ciudades, para argumentar el imperativo de que los ingresos económicos que se producen en la ciudad deben ser administrados desde lo local. En primer lugar, se analizan dos factores que influyen en la economía urbana: i) la globalización como un fenómeno en el que las ciudades están inmersas innegablemente, y que ha dado paso al dinamismo de la economía en función de transacciones nacionales e internacionales que tocan puerto en las ciudades, generando un punto de inflexión en su desarrollo; y ii) la aglomeración relacionada al conjunto de industrias y servicios que generan el crecimiento económico de las ciudades, a pesar de las desventajas que ello conlleva.

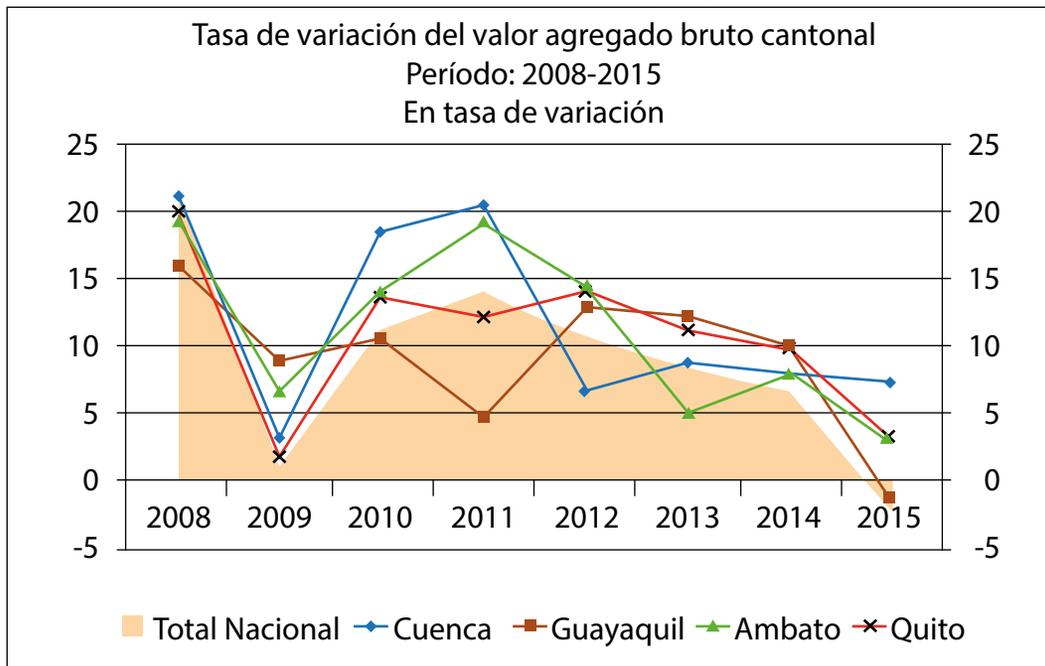
En segundo lugar, Garcés presentó una serie de gráficos estadísticos para ilustrar el crecimiento de la economía de ciudades ecuatorianas.

Se enfocó en las características de Cuenca, calificada como ciudad intermedia, pero que ha demostrado un crecimiento económico acelerado como se muestra en la tabla 2.

3 Economista y urbanista de la Dirección de Extensión y Servicios Externos de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

4 Director del Observatorio de Ciudades de Quito (CUBO).

Tabla 2. Tendencia del crecimiento económico de las principales ciudades del Ecuador



Fuente: Banco Central del Ecuador. Cuentas Cantonales. Boletines Anuales 2007-2015.
Elaboración: QUBO-Observatorio Urbano de Quito.

Junto con los gráficos, el panelista identificó que, pese al crecimiento económico de las ciudades, el modelo centralizado de administración de impuestos y políticas económicas incide directamente en la monopolización de recursos por parte del Estado y el consecuente detrimento de las oportunidades de competencia a nivel internacional y nacional de las ciudades. En ese sentido, el Estado capta la mayor parte de regalías que se generan en los sectores productivos y de servicios, y no son entregadas a las administraciones locales, lo que dificulta la gestión.

El autor concluye, advirtiendo sobre la necesidad de administrar la economía desde lo local para generar grandes ventajas en relación a incrementos de productividad, de empleo y competitividad urbana. Además, inquiera acerca de la necesidad de poner en marcha

estrategias para propender al desarrollo económico local y que, al mismo tiempo, atraigan inversiones.

Conclusiones

Entre los ponentes existió un punto en común, la profunda crítica a los modelos capitalistas y neoliberales que han marcado el desarrollo urbano de las ciudades, generando una serie de impactos sociales y económicos. La segregación, la dispersión y la densificación descontrolada, fueron los tópicos más comentados por los panelistas. En ese contexto, a propósito de lo escrito por Brenner⁵,

5 Brenner, Neil (2013). Tesis sobre la urbanización planetaria. En *Revista Nueva Sociedad* N° 243. Disponible en: <http://nuso.org/articulo/tesis-sobre-la-urbanizacion-planetaria/>

la destrucción creativa del espacio urbano sigue poniendo en tensión las decisiones que se toman desde arriba, y que solo afectan a los de abajo (lo local).

Otro punto en común, entre los académicos, fue el rechazo a las políticas atingentes a las ciudades, desde el punto de vista económico y social, promulgadas por el correísmo. Los investigadores argumentaron que la continuidad política y su visión centralista

han desencadenado graves problemas que se reflejan en el menoscabo del desarrollo de las ciudades intermedias y pequeñas del país.

En suma, el foro generó un espacio de debate sobre las consecuencias económicas y sociales que se producen con la aplicación de políticas que tocan puerto en las ciudades y que afectan a los sectores populares, a quienes les corresponde resignarse a los designios de los máximos tomadores de decisiones.

Derecho a la ciudad: Derecho al espacio público

Karla Andrea Alvarado Palacios*

Introducción

La discusión del Derecho a la Ciudad ha suscitado el interés de varios investigadores a través del mundo; el Congreso de Estudios de la Ciudad, CIVITIC, no desatendió la necesidad de generar el debate acerca de esta implicancia urbana. A las 16h30 del día jueves 5 de octubre se da inicio a la exposición de ponencias respecto de este importante eje.

Tres ponentes explicaron, a través de casos de estudio, el derecho a la ciudad desde el espacio público y desde las políticas estatales para el acceso a vivienda. El moderador, Alejandro Cortés¹, dio la bienvenida y agradeció a los panelistas y presentes sobre su preocupación por los temas que emergen del derecho a la ciudad.

En adelante, se desarrollaron las exposiciones y se dio paso a la ronda de preguntas, en particular, la ponencia del brasileño Alexandre Yassu (que se resume más adelante), despertó cierto interés por parte del público presente. Se destaca, además, que al final de la jornada, el moderador realizó una interesante conclusión en la que se conjugaron los puntos más importantes de las ponencias en función de los autores revisitados y que han estudiado el derecho a la ciudad desde varias aristas, como es el caso del clásico Lefebvre.

Espacio público y espacio social, metodología para abordarlo en la realidad

Aguirre² presentó el proyecto de investigación que realizó en conjunto con el LLACTA LAB de la Universidad de Cuenca. El marco teórico de la investigación se enfocó

* Arquitecto, Magister en Desarrollo Urbano por la Pontificia Universidad Católica de Chile, docente investigador del Instituto Tecnológico Superior Andrés F. Córdova. E-mail: kaalvarado@uc.cl

1 Geógrafo y urbanista de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

2 José Aguirre es arquitecto y urbanista, investigador del LLACTA LAB de la Universidad de Cuenca. La ponencia “El Espacio Social: Aportes metodológicos para la comprensión del Derecho a la Ciudad en el espacio público”, fue elaborada además por la socióloga Ana Elisa Astudillo de la misma universidad.

en el desarrollo de la filosofía urbana de Lefebvre y sus lógicas del espacio. La metodología empleada, por su parte, tuvo un enfoque mixto que conjugó entrevistas y mapeo para encontrar la relación del espacio público con el espacio social. Es este punto donde el ponente centró su presentación.

Se presentaron los resultados preliminares de dos casos de estudio emblemáticos de la ciudad de Cuenca: el parque Iberia y la Plaza del Otorongo. En ambos casos, la percepción cualitativa del espacio se contrarresta con las características del espacio construido. Por ejemplo, para el caso del Parque resulta que la percepción de seguridad de las personas fue baja, no así, la cantidad de guardias e iluminación del espacio le dieron un alto puntaje al aplicar las categorías cuantitativas. En ese sentido, el análisis de los datos obtenidos, fundamentó la importancia de conjugar los elementos de la metodología mixta para el análisis de las implicancias del espacio urbano de manera holística en aras a generar propuestas, a futuro, para los problemas estructurales de la ciudad. Además, se clarificó la estrecha relación del espacio público con el derecho a la ciudad, en función de los relatos y su simbolismo respecto del espacio construido.

Políticas neoliberales desde el Estado socialista en Brasil: disputa por fondos públicos

Alexandre Yassu³ expuso, de forma crítica, las políticas urbanas que aplicó el gobierno de Lula da Silva, argumentando su corte capitalista. El investigador revisó bibliografía

especializada sobre los impactos del neoliberalismo en las ciudades, entre ellos, Brenner, Peck, Theodore, Waquant y Lefebvre. Además, citó el emblemático caso de Santiago de Chile y la liberalización económica que propició en los años 70, junto con las políticas de expropiación de sectores populares hacia la periferia de la ciudad para generar plusvalía en el suelo. Con ese antecedente, Yassu presentó la crítica a las políticas de Lula para la disposición de espacio público y de vivienda en miras a propender ciudades competitivas, desconociendo los impactos de la neoliberalización y la financiarización⁴.

Yassu explicó que la creación del Fondo Público Brasileño para la producción y adquisición de vivienda dio para la expansión del mercado inmobiliario y de la construcción civil. Con el programa habitacional *Mia Casa Mia Vida* se dio paso a la constitución de más de 20 empresas constructoras y un dinamismo en el crédito para vivienda. Aunado a esto, el valor de suelo se encareció de manera inmediata y generó situaciones de segregación socioespacial y expulsión de sectores populares a la periferia, en aproximadamente 5000 municipios en todo Brasil. El investigador, deja planteada la pregunta ¿cómo implementar estrategias urbano-regionales más democráticas, populares y socialmente inclusivas en un contexto de operación de poderosas redes políticas y económicas globalizadas?, es decir, ¿cómo abordar el urbanismo en contra de las posiciones poderosas que ponderan el beneficio económico al beneficio social?, preguntas con respuestas obvias pero utópicas.

3 Arquitecto, investigador urbano de nacionalidad brasileña.

4 Fenómeno estudiado a fondo por investigadores como Carlos De Mattos (Chile), Saskia Sassen (EEUU), entre otros.

En suma, se genera una reflexión profunda sobre el derecho a la ciudad en el contexto neoliberal, desde una revisión histórica hasta la aplicación de políticas en el caso brasileño. Arguye que la posición y la tendencia política del país fue un factor decisivo en el desarrollo de las ciudades, sobre todo en la neoliberalización del fondo público, con la consigna de democratizar el acceso a bienes y servicios del Estado.

Espacio público y segregación

La investigación presentada, como tercera ponencia, fue un extracto de la tesis de grado de las arquitectas Cabrera-Jara⁵, Cabrera y Flores⁶. La investigación se desarrolló en torno a las márgenes del río Tomebamba de la ciudad de Cuenca. A manera de introducción se presentó los usos históricos de las márgenes, con ello se argumentó la zonificación realizada para comparar los datos obtenidos con entrevistas y mapeos. No obstante, no se presenta una relación de homogeneidad en las zonas escogidas, lo que hace difícil la lectura de los resultados.

Los principales hallazgos de la investigación versan en la desigual distribución de las amenidades en las diferentes zonas de la margen. Sobre esto, se marca la segregación del espacio público, en un imponente equipamiento urbano que atraviesa buena parte de la ciudad.

5 Natasha Cabrera-Jara. Arquitecta, investigadora de la Universidad de Cuenca, Departamento de Espacio y Población. LLactaLAB-Ciudades Sustentables. Facultad de Arquitectura y Urbanismo.

6 Stephanie Gabriela Cabrera Campoverde y Karla Cristina Flores Guamán. Arquitectas de la Universidad de Cuenca, Facultad de Arquitectura y Urbanismo.

Las preguntas a los ponentes

Al final de la ponencia de Cabrera-Jara, Cabrera y Flores, se abrió la ronda de preguntas. Se rescata la segunda pregunta para Yassu, en la que se inquiriere sobre el caso *Mia Casa Mia Vida*, ¿hubo un proceso de desarrollo participativo?

El investigador indicó que el proceso para acceder a las viviendas del proyecto depende del sueldo de la familia. Sin embargo, los mercados inmobiliarios son quienes deciden en qué terreno ubican la vivienda, a razón del precio de suelo disponible. En tal sentido, es el mercado quien organiza el espacio urbano, por ello, criticó el investigador, hay una dilogía entre la tendencia política que se atribuyó Lula y la forma en que se generó el proyecto y sus respectivas reglas.

Conclusiones

Las ponencias de la mesa se apegaron a los efectos del ordenamiento del espacio y su relación con el derecho a la ciudad. Las investigaciones de Aguirre, Astudillo y Yassu hicieron un acercamiento a los conceptos que se manejan desde la academia y que dan cuenta de la constante lucha de las clases para acceder a un espacio digno en la ciudad.

El caso práctico presentado por Cabrera y Flores se enmarcó en una discusión sobre la segregación espacial, pero no desde lo teórico. Es decir, no se abordó los aportes de varias investigaciones anglosajonas e hispanas sobre los procesos de segregación y las variables que se denotan. Por tanto, se presentaron los problemas encontrados en las márgenes del río desde la investigación

empírica, siendo que sería enriquecedor el análisis de las zonas en función de las teorías que relacionan el espacio público con el derecho a la ciudad.

En general, el desarrollo del ciclo de ponencias se dio ante un público que mostró interés, sobre todo, en las políticas neoliberales y las consecuencias que se territorializan en las ciudades, de manera específica en el

espacio público. En ese sentido, se constituyó un aporte al debate sobre el derecho a la ciudad que, en muchos países, ha generado el nacimiento de colectivos ciudadanos en busca del derecho al acceso del espacio urbano de manera digna. No obstante, queda mucho camino por recorrer en pro de la reivindicación de los sectores populares para acceder a propuestas inclusivas en las ciudades.

¿Cómo gobernar la complejidad urbana?

Mesa Plenaria Gobernabilidad

Gabriela Bustos*

En el auditorio de la Universidad del Azuay, el día jueves 5 de octubre en la mañana, se llevó a cabo la cuarta mesa temática del Congreso de Estudios de la Ciudad, en la cual se abordó el tema ¿Cómo gobernar la complejidad urbana?.

La presentación estuvo a cargo de Jaime Erazo, quien resaltó la importancia de la gobernanza en el desarrollo político y espacial de las ciudades; recalcó, además, que está ligada a las diversas formas de gestión, el bienestar de la ciudadanía y los procesos que hacen posible la toma de decisiones para garantizar la accesibilidad a los servicios. A partir de esto, la discusión se desarrolló en torno a temas concretos como los procesos de descentralización del estado ecuatoriano; la participación ciudadana; la inversión local en la producción de infraestructuras y servicios; el fortalecimiento de las instituciones subnacionales de planificación urbana; empresas que ofrecen servicios públicos; y, la elaboración de planes para el desarrollo territorial.

Para esta mesa de intervenciones se contó con la presencia de María Belén Troya Rocha, de Quito; Luis Alfonso Saltos Espinoza, de Guayaquil; Nicanor Benítez Telles, de Quito; y, Patricio Castro Pacheco, de Cuenca.

Intervención de María Belén Troya Rocha.¹

Redes Locales de Innovación hacia el Humanismo Digital.

María Belén Troya fue la primera expositora de este conversatorio, quien pertenece a la Asociación de Municipalidades del Ecuador –AME-. En su intervención abordó el tema sobre “Redes Locales de Innovación hacia el Humanismo Digital”. Señaló que estas redes son uno de los factores principales en el desarrollo para la construcción de los territorios.

1 Máster en Desarrollo Local y Territorio en la FLACSO Ecuador y la Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Miembro coordinador de la red de ex alumnos del Programa de Liderazgo Público de ILPES- Cepal. Gerente de la Escuela de Gobierno de la Asociación de Municipalidades Ecuatoriana (EGOBM).

María Belén manejó su discurso a partir del cuestionamiento de cómo interpretar la innovación y cómo ésta se articula con la política pública, influyendo en la visión de los gobiernos locales a nivel regional y local. También expuso el interés por las expectativas y retos a los que nos enfrentamos y que debemos enfrentar en los próximos años y cómo se relacionan con las redes de innovación. Señaló que primero debemos entender la innovación como un intercambio con otros saberes, no únicamente como un cambio, pues esto permite transmitir la novedad y responder a diferentes necesidades. Que las redes de innovación funcionan a través de agentes mediadores, quienes se encargan de generar propuestas de políticas públicas. Algunos ejemplos que señaló fueron: Sistema B, Juntos #101, Ruta Medellín, Región Fertil.com, Río, entre otros.

En el Ecuador, dijo, los ejemplos de innovación no han sido relevantes debido al poco interés que se ha mostrados en este campo. El mayor foco de emprendimiento en nuestro país está en la pequeña empresa; sin embargo, es el sector que menos recursos recibe y se enfrenta a situaciones que no le permiten obtener o aplicar a instrumentos de innovación en vista de que: 1. No se adaptan a sus necesidades, 2. Dificultades burocráticas, 3. Demasiados requerimientos para las garantías, 4. Altas tasas de interés, entre otras razones.

Como soluciones a estas contrariedades, en la propuesta de redes de innovación se plantea identificar el punto de ruptura de la comunidad con el estado local, para organizar mejor los procesos y lograr un intercambio de saberes; además, involucrar a los agentes mediadores como el estado o la universidad, a fin de poder traducir y transmitir la novedad a los diferentes intereses e identificar una me-

todología que permita el desarrollo. Es fundamental la consideración de la tecnología para poder establecer conexiones.

Intervención de Luis Alfonso Saltos Espinoza.²

Cooperación descentralizada en la gobernanza y planificación territorial. Conceptos y lineamientos para Guayaquil - Ecuador.

La exposición de Luis Alfonso Saltos estuvo orientada a determinar conceptos y lineamientos sobre la cooperación descentralizada en la gobernanza y en la planificación territorial. Destacó la importancia del involucramiento de la ciudadanía en los procesos de planificación de las ciudades, ya que son ellos quienes viven, transitan y utilizan los espacios y servicios públicos en el día a día.

En este marco, puntualizó que existe una diferencia entre participación ciudadana y gobernanza, ya que ésta está dirigida a una gestión colaborativa entre los ciudadanos y los gestores públicos, que vienen a ser los gobiernos de las ciudades. Por otro lado, la participación ciudadana es un colectivo orientado a brindar ayuda desde la sociedad civil. La planificación está orientada hacia una óptica social, en donde se ubican los actores urbanos, quienes permiten analizar la gobernanza ciudadana y generar una conexión y comunicación con la administración pública. En los procesos que se desarrollan sobre participación ciudadana, muchas veces se convoca

² Arquitecto de la Universidad Católica de Guayaquil. Posgrado en Planificación Urbana y Regional en la Universidad de Buenos Aires. Colabora con ONG, colectivos ciudadanos en la elaboración y gestión de proyectos urbanos. Actualmente se desempeña como consultor independiente.

a personas que no son las indicadas en temas específicos a tratar, es por esto que la cooperación descentralizada busca guiar los procesos hacia los puntos donde se encuentra los problemas y los actores concretos.

Señaló que los actores con quienes trabaja son colectivos de la ciudad de Guayaquil. Hoy están trabajando 40 grupos juntos, en proyectos que creen en la necesidad de que los ciudadanos tengan participación en la construcción de su ciudad; además, pretenden llegar a la administración pública con nuevas propuestas que integren las necesidades de todos, y piden un apoyo técnico por parte de los gobiernos en la necesidad de que les proporcionen un mejor desarrollo en sus procesos.

Con estos antecedentes, presentó uno de sus videos denominado “Refrito Urbano”. En donde se muestra una visión de Guayaquil desde la gente y cuáles son los problemas que actualmente afectan a un ciudadano que se mueve por las calles y aceras en transporte público, bicicleta o a pie. Hace un llamado a las autoridades para que atiendan a las necesidades de movilidad.

Intervención de Nicanor Benítez Telles.³

Articulación de los aeropuertos de ciudades intermedias ecuatorianas con la planificación local y regional.

Nicanor Benítez hizo su ponencia en torno a una crítica de los modelos de gestión que se

utilizan dentro de los aeropuertos nacionales e internacionales de nuestro país. Su línea de discusión es la desarticulación de la terminal aeroportuaria del Ecuador con las políticas de planificación, que impiden un desarrollo turístico óptimo que favorezca a la economía.

Benítez mencionó que entre el 2007 y el 2014, en el Ecuador, la inversión pública del gobierno central fue de 261 millones, con esto se concretó la construcción de dos aeropuertos, el de Santa Rosa y el de Jumandy en la ciudad de Tena, y también la repotenciación de infraestructuras que ya existían en las ciudades. Sin embargo, no todo este monto fue destinado a la infraestructura. Además, indicó que existe una desconcentración de funciones, ya que los aeropuertos deben ser administrados por el gobierno central y no por el gobierno local, a fin de poder afianzar relaciones entre todos y mantener un solo sistema de organización que permita abrir más los horizontes de los aeropuertos.

En cuanto a los modelos de negocio de las aerolíneas en el desarrollo del turismo, señaló que existen cuatro tipos: aerolíneas de servicio completo (FSC), aerolíneas de bajo costo (LCC), aerolíneas vacacionales (LEI) y aerolíneas de carga. En el Ecuador el predominio es de un 52% en aerolíneas de servicio completo seguido del 41% en aerolíneas de carga y solo 7% en aerolíneas de bajo costo. El país no está explorando nuevas oportunidades que permitan explotar el turismo, sostuvo Benítez.

En base a estos elementos, Benítez junto a su grupo KONECTO busca estudiar el mercado aerocomercial de nuestro país y analizar

3 Comunicador social organizacional por la Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Estudios de postgrado en Ciencias Sociales en la FLACSO Ecuador. Especialización en administración aeronáutica por la Universidad Militar Nueva Granada de Colombia. cursando maestría

en Gerencia de Empresas Públicas en el Instituto de Altos Estudios Nacionales (IAEN). Forma parte del grupo de investigación KONEKTO, adscrito al IAEN.

su perspectiva para el correcto manejo y la administración de esta infraestructura pública, de manera que se pueda articular como un nodo de desarrollo. Para lograr esto, es importante definir cuál es el tipo de turismo que busca el Ecuador y cuáles son los modelos que podrían aplicarse para encaminarnos hacia un progreso turístico.

Intervención de Patricio Castro Pacheco.⁴

Modelo de gestión para el Destino Turístico Inteligente.

Patricio Castro empezó haciendo referencia al bajo desarrollo que se ha logrado en la investigación sobre los destinos turísticos y los modelos de gestión para el destino turístico inteligente (DTI) en la ciudad de Cuenca. En su manifiesto, puntualizó que no existen modelos para el turismo en el Ecuador y que solo en la ciudad de Quito se pueden ver pequeñas aproximaciones a una planificación en el sector. Además, mencionó que para evolucionar con estos procesos no solo hay que estar conectado, sino estar inteligentemente conectado con lo que sucede dentro y fuera de nuestro contexto.

También resaltó que el gobierno no ha prestado mayor atención a este sector, puesto que se ha dejado desprovisto y desactualizadas las plataformas y los centros de informa-

ción turística. Es importante evaluar constantemente las zonas con potencial y mejorar las ofertas para lograr ser más competitivos en el mercado, señaló.

Castro junto a un grupo de compañeros, ha venido realizando consultorías durante 5 años, para permitir visualizar las necesidades del turismo. Han utilizado bases de datos sencillas que arrojen una información clara y concisa. Además, están en la búsqueda de innovar con un territorio, para organizar y utilizar la información y que los datos respondan a un modelo de gestión con miras hacia un destino turístico inteligente.

Conclusiones al foro

Al finalizar el panel de exposiciones se realizaron dos preguntas desde el público sobre las consideraciones que se deben tener al momento de plantear un proyecto de gobernanza, como en el caso del turismo. Se mencionó que, si bien este genera beneficios económicos a la ciudad, se debe prevenir el manejo de una gestión eficiente tanto para los habitantes como los visitantes. Así se concluyó el foro, dejando expuesto que la planificación urbana es un componente clave en el desarrollo social, político y económico de las ciudades.

⁴ Consultor senior en planes maestros de turismo sustentable para el BID, BIRE, MINTUR Ecuador, SNGR, GADS del Ecuador, Universidad del Azuay entre otras. Doctorando en Ciencias Económicas en la Universidad de La Habana, Cuba. MBA, Internacional, Management, Business School en España. Lcdo. en Hotelería y Turismo en la Universidad de Belgrano, Argentina. Diplomado en Docencia Universitaria, USA.

Artículos

Centros Históricos: ¿Es posible y necesario el espacio residencial en su seno?

Historical centers: Is it possible and necessary the residential space in its bosom?

Fernando Carrión M.*

Resumen

En este artículo se explorará el rol que cumplen la vivienda y la actividad residencial en la configuración de los centros históricos en América Latina. Generalmente relegadas frente al monumentalismo, es necesario investigar, reflexionar y posicionar desde la academia y las políticas públicas, la importancia estructural que éstas tienen para su definición. Frente al peso que adquiere el turismo como eje de análisis central de los centros históricos, se trabajará aquí la importancia de ampliar la mirada sobre lo patrimonial, superando algunos vacíos y poniéndolo en discusión a partir de las realidades latinoamericanas. Con este trabajo se busca resaltar la importancia que tiene la función residencial y la vivienda para la nueva comprensión de los centros históricos y para las políticas públicas que deben diseñarse acorde a ellos.

Palabras clave: centros históricos; vivienda; monumentos; patrimonio, políticas públicas.

Abstract

This paper will explore the role of dwelling and residential activity in the configuration of Latin America's historic districts. Generally relegated to monumentalism, it is necessary to investigate, reflect and position from academia and public politics, the structural importance they have for their definition. Against weight acquired by tourism as a central analysis axis of historic districts, will work here the importance of extend the view on the patrimonial, overcoming some empties and putting it in discussion from the Latin American realities. This paper seeks to highlight the importance that has the residential function and housing for the new understanding of historic districts and for public politics that must be designed according to them.

Keys words: Historic districts; dwelling; monuments; patrimony, public politics.

* Profesor-Investigador FLACSO Ecuador.

Introducción

“Conservar un centro histórico quiere decir transformar la ciudad sobre la ciudad, con el fin de evitar la pérdida de centralidad de éste”
(Bohigas, 1997: 130).

La idea de que México cuente con una Red de Centros históricos es muy necesaria e importante, porque es un país que tiene una ingente cantidad de lugares reconocidos como patrimonio de la Humanidad y del Estado, así como por lo que representan para la región. Nadie discute la calidad de sus estructuras patrimoniales, y las actuaciones que se realizan son muy reconocidas. De alguna manera, México ha tenido prácticas iniciáticas en este campo.

A nivel de América Latina se formó la Organización Latinoamericana y Caribeña de Centros Históricos -OLACCHI- para intercambiar experiencias e información, porque en la región existen importantes referentes para la comprensión de la problemática; allí están los casos de Ciudad de México, Cusco, Lima, Quito, Salvador de Bahía y Cartagena, entre muchos otros, que tienen varias décadas de intervención y que se han convertido en importantes laboratorios para comprender esta temática.

Una de las grandes enseñanzas que nos transmiten estos procesos es la necesidad de intervenir en uno de los elementos centrales de la existencia de los centros históricos: la vivienda y la actividad residencial en general. En ese sentido, las antiguas edificaciones de vivienda no han sido una de las más importantes preocupaciones en los Centros Histó-

ricos; más bien ha sido un tema poco trabajado, investigado, reflexionado y posicionado en las agendas académica y pública, al menos no en la misma proporción a la importancia estructural que tiene.

Probablemente la explicación vaya en el sentido del peso que aún tienen las concepciones *monumentalistas* y las líneas de intervención *conservacionistas*, que son todavía hegemónicas. La profusa literatura que existe de esta visión en cada una de las ciudades declaradas patrimonio de la humanidad en América Latina es muy extensa, al menos frente a las entradas sociales y económicas. De allí que cuando se realizan trabajos vinculados a la economía de los centros históricos, lo que se trabaja es el turismo y los monumentos más significativos. En otras palabras, se ha construido una lógica circular que gira sobre el mismo terreno: todo sale y llega a lo monumental.

Tan es así que la concepción de centro histórico se la entiende a partir de la noción de *“conjunto monumental”*, que no es otra cosa que la suma o densidad de monumentos concentrados en un espacio considerado homogéneo. Esta definición evolucionó posteriormente cuando se reconoció a las edificaciones originalmente destinadas a vivienda bajo la denominación de *“pequeño monumento”*, porque el gran monumento estaba reservado a los edificios religiosos (iglesias), los representativos del poder (edificios de gobierno), los grandes equipamientos (mercados) y los de propietarios acaudalados (casonas). Este giro, sin embargo, dio lugar a la consideración de estos edificios para la realización de proyectos (comercio, vivienda, turismo) –no de políticas– que en muchos casos, por las

modalidades de la rehabilitación asumidas por el capital inmobiliario o el Estado, hubo un proceso de expulsión de población y un cambio del contenido social de la misma (gentrificación). Las denominadas “Normas de Quito”, que se inscriben en esta nueva lógica, nunca pudieron contrarrestar las tendencias monumentalistas que hasta ahora prevalecen en la región.

Sin embargo, no se puede desconocer que desde fines del siglo pasado y principios de éste hay una ruptura de las concepciones únicas y hegemónicas sobre lo patrimonial y los centros históricos, que empiezan a refrescar el campo, no solo porque se cubren algunos vacíos –como el de la vivienda- sino porque dan muestras de la presencia de un nuevo paradigma que tiende a superar al anterior o, al menos, a empezar a discutirlo con vigor (Carrión, 2010; Coulomb y Delgado, 2017).

Con este trabajo interesa resaltar la importancia que tiene la función residencial y la vivienda en los centros históricos, tanto en su nueva comprensión como en las políticas públicas que deben diseñarse, porque si ello no se hace, el mercado lo hará como lo ha venido haciendo, con resultados nada buenos: destrucción del patrimonio, pérdida de centralidad y expulsión de población. Este esfuerzo por posicionar la vivienda, va de la mano con la necesidad de reconocer la condición de centralidad urbana que portan los centros históricos; porque uno (vivienda) y otro (centralidad) son imprescindibles, a pesar del poco reconocimiento que han tenido.

La importancia de la vivienda en los centros históricos

La vivienda es muy relevante para los centros históricos, como lo es para la ciudad, porque ciudad sin residentes es un despropósito. Adicionalmente, la función residencial va más allá de sí misma para integrar a la sociedad y al espacio, porque se trata del lugar donde la población reside, reproduce y habita, y porque es el uso del suelo dominante en términos de su extensión física y simbólica. Si esta función se menoscaba se disminuye la riqueza de la heterogeneidad propia de los centros históricos y se restringe su condición ciudadana; es decir, se deteriora irremediablemente.

Lo que hoy día entendemos como Centros Históricos fue la ciudad toda (Carrión, 2010): esto es, fueron constituidos con funciones heterogéneas porque una urbe –por definición- es el espacio de mayor diversidad. De allí que uno de los errores más crasos sea entenderlos como espacios homogéneos, como los concibe la visión monumental. Los centros históricos, si bien son el resultado histórico de la especialización de las funciones urbanas, eso no significa que deba desaparecer la actividad residencial o de vivienda, como contenedor social de este espacio urbano. Con el desconocimiento de la importancia de la vivienda y lo residencial en los Centros Históricos hay una pérdida de valor de cinco cuestiones esenciales para su vida; esto es, para que sean “centros vivos”¹:

1 Término que se acuñó bajo la denominación de “Normas de Quito” (1967), donde además se establecen por primera vez las ideas de “asentamientos humanos vivos”, “conservación integral”, “políticas de vivienda”, “carácter social y viviente” y de que “los Centros pertenecen en forma particular a todos aquellos sectores sociales que los habitan”, entre otros.

- La pérdida de vivienda lleva aparejada una pérdida de sociedad (entramado social), de ciudadanía (derechos, sujeto patrimonial) y de sentido de pertenencia (identidad, propiedad) que impiden la democratización del patrimonio. Los habitantes, pobladores, migrantes, nativos, residentes, trabajadores (obreros, empresarios, estudiantes) y visitantes (turistas, empleados) son la esencia de los centros históricos, porque sin sujetos patrimoniales no hay patrimonio, así como sin poder tampoco hay patrimonio.
- Si se restringe la vivienda y la función residencial se restringe la heterogeneidad de funciones, que es propia de los lugares con alta densidad de patrimonio, como son los centros históricos; si ello ocurre la museificación, la comercialización y la turistificación tomarán control del pasado, colonizándolo. Sin noción de antigüedad no hay memoria y sin memoria no hay historia.
- Si se disipa la función residencial se disipa el tiempo y el espacio del centro histórico y por lo tanto también de la ciudad en la cual se inscribe, porque el horario de funcionamiento está vinculado al horario laboral -comercial y administrativo, principalmente- y no al residencial -vivienda, habitar-, que es el que garantiza su uso durante las 24 horas del día y todos los días de la semana. Sin tiempo y espacio no hay ciudad.
- Si desaparece la vivienda también desaparece la articulación del conjunto de las funciones urbanas y más particularmente con las funciones centrales, que son las que finalmente califican o definen a la zona como centralidad urbana; en otras

palabras, no son los monumentos los que definen a los centros históricos –por eso esa definición de conjunto monumental no tiene sentido-, sino las funciones centrales históricamente prefiguradas. Sin funciones centrales no hay centralidad urbana y por lo tanto centros históricos.

- Con la ausencia de vivienda se genera la ausencia de la problemática social de los centros históricos, la cual genera el mito de lo monumental o, más correctamente, el fetichismo en el que se asienta lo patrimonial. Sin política social, económica y cultural los centros históricos pierden patrimonio.

Para la ciudad también es muy importante que los centros históricos tengan vivienda, porque la proximidad de la función residencial con los servicios, el trabajo y los equipamientos colectivos reduce la movilidad de la población en la urbe. Adicionalmente la existencia de un stock de edificios abandonados –como ahora ocurre- abona en la especulación inmobiliaria y, por lo tanto, en el incremento del costo de la ciudad, en la expansión urbana y en la baja de la calidad de vida de los ciudadanos.

Tampoco ha sido entendido como un tema básico dentro de la ciudad, porque en general las políticas de vivienda que ejecutan los gobiernos nacionales están referidas a vivienda nueva y localizada en las periferias. ¿Por qué? Porque se supone que construir vivienda en la periferia es más barato por el bajo precio relativo del suelo y porque el esquema de subsidio habitacional a la oferta beneficia a los grandes proyectos inmobiliarios, que son impulsados por los desarrolladores urbanos privados al margen

de la ciudad (Rodríguez y Sugranyes, 2011). La mejora y rehabilitación de vivienda en los centros históricos aparece como algo marginal en las políticas públicas y cuando tiene presencia lo hace con proyectos específicos y con limitada oferta.

Centros históricos: espacio público y centralidad

Desde el espacio público nació la ciudad y desde allí se organizó. La Plaza Mayor se llenó de ciudad -como ocurrió con las otras plazas y calles- para después desplegarse de manera jerárquica por todo el territorio. Esta ciudad en su origen también contó con centralidades urbanas en su seno, gracias a las funciones centrales que se ubicaron en los bordes de las plazas, para constituir las a partir de las dos funciones claves de la época: la religiosa (Iglesia, Universidad) y la política (Cabildo, Audiencia).

Si bien el peso que tuvo el espacio público fue determinante en la construcción de la ciudad, la conservación no miró esta realidad, tanto que, por ejemplo, la lectura o estudio de la *grilla* o *la malla urbana* no fue una preocupación significativa de esta corriente². Esta omisión puede entenderse en el contexto de la concepción de lo monumental y de la conservación que se sustenta principalmente en atributos y no en relaciones; por eso, los monumentos terminaron siendo cosificados y aislados, y lo más preocupante, la dinámica de la ciudad quedó ausente.

2 Hardoy (1991) fue uno de los pocos que se interesó en el tema desde la perspectiva histórica, luego Gorelick (1998) lo estudió a partir del sentido de espacio público y Armando Silva (2000) desde los imaginarios urbanos como el subconsciente de una ciudad.

Sobre la base de la condición monumental se construyó el *fetichismo patrimonial*, que velaba la sociedad que lo construyó y apropió, negando que todas las ciudades son históricas, que todas las partes de una ciudad son históricas y, por lo tanto, que todas las centralidades son históricas. Ese cambio de concepción permite plantear políticas, por primera vez, desde los sujetos patrimoniales y desde una institucionalidad de gobierno que genere políticas integrales y con sentido de futuro. Por eso, menos conservación que mira al pasado y más renovación que proyecta al futuro, es decir, cambio de algo obsoleto por algo nuevo sin que pierda su esencia.

Por eso no se ha mirado la lógica que tuvo el espacio público en la producción de la ciudad³, y por eso mismo no se ha construido una concepción de los centros históricos desde lo público, cuando en principio es el espacio público por excelencia de la ciudad. Es de dominio público en tanto es portador de una profusa y singular normativa, produce un sentido de pertenencia que se genera y proyecta más allá del tiempo⁴ y del espacio⁵ y forja una forma de apropiación social⁶. Además; es un espacio donde se for-

3 Hay muchos estudios que se han hecho sobre plazas, parques y calles en los centros históricos, sin embargo en ellos predominan el enfoque monumentalista que impide ver dinámicas, relaciones y lógicas urbanas. Ortiz (2014) realiza un estudio sobre la Plaza de la Independencia en Quito. Bromley, (2005) hace lo propio sobre las viejas calles de Lima.

4 Es capaz de convertirse en un palimpsesto en el que se lean distintas temporalidades en simultáneo y además que es capaz de resignificar para el habitante de hoy el valor de los símbolos del ayer.

5 La pertenencia no está representada exclusivamente para aquellos que viven en el lugar, sino también para los que residen por fuera del perímetro del centro histórico e incluso, más allá de la ciudad y del país en el que está inscrito

6 Si la ciudad es el espacio público -como lo señala Borja (2000)- con mayor razón lo es el centro histórico.

man voluntades colectivas para que la sociedad se represente con sus derechos y deberes (ciudadanía). Es el lugar de encuentro de los diversos, donde se expresa la calidad de una ciudad y su urbanismo. Es un lugar cívico, simbiótico, simbólico y de intercambio.

Las políticas de los centros históricos deberán ser menos desde la conservación y el desarrollismo, y más desde la lógica de la centralidad urbana que porta y del espacio público que construye ciudad; no como ahora que el espacio privado es el referente principal. Allí están los ejemplos de las *políticas conservacionistas y desarrollistas* que privilegian el urbanismo a la carta, lo monumental, las iniciativas de las rutas turísticas que las maquillan, performan y espectacularizan o la continua privatización de las calles y plazas para el comercio formal e informal.

Por estas cualidades constructivas de lo público el centro histórico debe ser convertido en la plataforma de innovación del conjunto de la urbe y en el objeto del deseo de la ciudad posible; es decir, que la centralidad histórica sea entendida como proyecto y no solo como memoria.

Centralidad, centros históricos y vivienda

La división de las funciones urbanas en el espacio, es decir, la especialización de los usos del suelo en el territorio no es estática; más bien todo lo contrario, es altamente dinámica; tanto que se pueden encontrar momentos históricos de reconfiguración de centralidades, así como de su transformación.

La primera fase, de expresión como *ciudad toda*, corresponde a lo que hoy es centro his-

tórico y en su momento fue la totalidad de la ciudad; eso no quiere significar—como así ocurrió— que no haya tenido sus propias centralidades en el interior de la urbe⁷. Si se analiza una malla o trama urbana, conformada por plazas y calles, claramente se puede visibilizar el despliegue de las centralidades urbanas y cómo desde el espacio público, propio de estas centralidades, se construyó jerárquicamente la ciudad. Debido a que la ciudad era pequeña, estos polos o núcleos también lo eran, lo cual no obstaculizaba para que sean puntos nodales de la organización de la ciudad. En ese contexto, la función residencial (vivienda) estaba dispuesta en el territorio como en cualquier ciudad del momento, según la lógica de la *segregación residencial*.

Esta primera conformación de su centralidad es lo que posteriormente se llamó *centralidad histórica fundacional*, debido a que fue el espacio original de la ciudad y por lo tanto, el lugar que portaba la mayor densidad de antigüedad de la ciudad.

Un segundo momento, de formación de la *centralidad urbana*, que ocurre cuando se produce la conversión de la *ciudad toda* en *centralidad*—entre fines del siglo XIX y principios del XX— a partir de un proceso simultáneo, por un lado, de *expansión urbana* que amplía sus periferias para establecer una clara definición entre ciudad moderna o nueva frente a otra ciudad vieja o antigua. Allí nació lo nuevo y desde lo nuevo se calificó a lo antiguo como viejo: Viejo San Juan, La Habana Vieja, Ciudad Vieja en Montevideo o Guatemala o el Casco Viejo de Panamá, entre otros casos. Y, por otro, de *renovación*

⁷ Así como también en la propia centralidad urbana existen lugares centrales, que son de la propia centralidad y de la totalidad de la ciudad.

urbana constituida por un proceso de especialización de las múltiples funciones urbanas que contenía como ciudad, se pasa a la conformación de una centralidad urbana que concentra funciones centrales; con lo cual desde este momento la centralidad urbana se convierte en centro histórico.

Este proceso de conversión ocurre gracias a la división espacial del trabajo que -para este momento- se organiza a partir de dos *funciones centrales* claves: la religiosa y la política, desplegadas desde la plaza principal. En esta coyuntura la función residencial, principalmente de los sectores de ingresos altos, empieza a perder peso en la zona, tanto por la especialización antedicha como porque estos mismos grupos deciden salir de los centros históricos para buscar otras opciones residenciales en lugares donde la modernidad les brinde mayor comodidad.

El tercer momento, el de la conformación de la *problemática*, se origina desde antes de la segunda post guerra mundial cuando se generaliza una muy fuerte corriente migratoria de población del campo a la ciudad⁸, que tiene un impacto en las ciudades: emplazamiento de la población en *zonas de la periferia*, mediante la creación de las denominadas *favelas* en Brasil, *villa miseria* en Argentina, *barrios de rancho* en Venezuela, *colonias populares* en México y *pueblos jóvenes* en Perú. Y en las zonas centrales se inicia el recambio de la población de altos ingresos altos por la de bajos, así como la transformación de los usos de suelo, principalmente de residencial a comercial.

8 En 1950 la población que vivía en ciudades era del 41% y la tasa de urbanización de 4.6% anual promedio para la región. En la actualidad la población urbana es del doble (82%) y la tasa de urbanización es menos de la mitad (2.2% anual).

La presión demográfica en las ciudades y su baja capacidad de respuesta condujo a la presencia simultánea y dicotómica de informalidad/formalidad e ilegalidad/legalidad, aspectos que si bien tuvieron su máxima expresión en las periferias, también estuvieron presentes en las zonas centrales. Este tipo de urbanización condujo a varios autores a calificar a las ciudades como duales.

La ilegalidad urbana dominante en aquella época estuvo constituida por dos hechos promovidos por los migrantes del campo: las invasiones de terrenos (ruptura de la propiedad privada) o captura irregular de los servicios (energía eléctrica), y el no respeto a las normas urbanísticas y de construcción que, a su vez, condujeron a que el sector público no les reconozca y, por tanto, no puedan acceder a los servicios y a los recursos financieros con lo cual la ilegalidad se mantuvo de forma indeterminada⁹.

En las zonas centrales también hay ilegalidades claras en la construcción (alta densidad, subdivisión horizontal y vertical del espacio), pero también de la propiedad por temas de herencias y de invasión de conventillos, de espacio público (comercio callejero) y de los servicios más vinculados a la densidad que al área de cobertura.

Desde este momento se estacionará con fuerza uno de los grandes problemas de los centros históricos en la región: el deterioro de la edificación, del espacio público y,

9 Hoy la ilegalidad está menos en la urbanización periférica y más en la economía urbana: se estimó en 2014 que el lavado en América Latina era de una cantidad similar a la inversión privada externa (CEPAL) y que se establecía en los sectores inmobiliario, turístico, automovilístico y comercial. Un caso interesante de la ilegalidad urbana es Bogotá en la zona central del Bronx, que opera como un gran espacio de la ilegalidad en varios niveles (Beuf y Martínez, 2016).

en general, del entorno monumental. Será la precarización de lo que hoy conocemos como centralidad histórica, que viene de la mano del incremento sustancial del hacinamiento en las viviendas, de la implantación de la informalidad urbana en sus versiones del mercado callejero¹⁰ o de la tenencia de los inmuebles y del hecho de que la sociedad le haya dado la espalda al origen histórico de la ciudad. Este momento de crisis de la centralidad urbana de la ciudad dará lugar al nacimiento del concepto de centro histórico:

El nacimiento de la centralidad histórica se produce en el momento en que entra en decadencia. Esto es, que ve la luz con el estigma de la crisis y que, por lo tanto, una de las características esenciales de los centros históricos es que nacen con la muerte a cuestas. Crisis que nace por la disfuncionalidad urbana, por el deterioro de la centralidad, por la reducción de los tiempos, por la concentración de la pobreza, por los problemas ambientales, entre otros. Es importante remarcar este hecho, porque desde su nacimiento –por tanto– desde su crisis lleva el signo de la oportunidad, pero no solo para esta parte importante de la ciudad, sino para la ciudad toda. Por eso la renovación encara más un sentido de futuro que de reconstrucción de las condiciones iniciales (Carrión, 2001: 64).

La tensión entre la riqueza histórico/cultural y la pobreza social/económica ha conducido al deterioro de los dos polos de la ecuación y a marcar a este período como problemáti-

ca. El uso intensivo del espacio patrimonial bajo la lógica del *tugurio* ha generado una merma significativa en la calidad de vida de la población y, adicionalmente, una erosión del patrimonio social y edificado. Esta figura del tugurio no es otra cosa que una estrategia económica de los sectores de más bajos recursos económicos para contar con una buena localización pagando un costo de alquiler menor, pero incrementando el hacinamiento y la densificación para pagar las altas rentas que les exige el mercado; la figura popular es la de “muchos pocos hacen un mucho”.

Cuando esta estrategia de sobrevivencia no puede sostenerse –porque el alquiler sube o porque el espacio ya no puede subdividirse– aparece el despoblamiento bajo múltiples formas: cambio de usos de suelo, gentrificación o movilidad residencial. Y esto ocurre principalmente por la ausencia de políticas públicas de vivienda (financiamiento, regulación), las cuales dejan actuar libremente al capital inmobiliario y al mercado.

Adicionalmente se debe mencionar que el despoblamiento es selectivo, en tanto existe un filtro respecto de los grupos etarios: la población que mayoritariamente se queda es aquella denominada población económicamente inactiva (PEI); esto es, jubilados, discapacitados, rentistas y ocupados no remunerados, entre otros. Sin duda, un grave problema humano para la ciudad y para la centralidad histórica.

De esta manera, los sectores populares logran, de alguna manera, tomarse los centros históricos lo cual introduce una condición cualitativamente diferente para este lugar: se convierte en un espacio de disputa de poder, en tanto el patrimonio es la expresión

10 Los casos abundan en las ciudades de la región; allí están, entre otro: Polvos azules en Lima, Ipiales en Quito, San Andresitos en Bogotá y Tepito en Ciudad de México, entre otros

de la propiedad de los sectores pudientes y la apropiación por alquiler y el hacinamiento de los sectores populares. En otras palabras, un deterioro de la centralidad por la pobreza acumulada, con lo cual los centros históricos “de pobres” termina por erosionar la riqueza cultural, porque la pobreza opera como un Rey Midas al revés: todo lo que topa lo erosiona. Entonces los sectores populares se apropian de los centros históricos, pero con un costo altísimo: su deterioro.

Lo paradójico de este proceso es que se convierte en una de las razones por las cuales las elites locales se desentendieron de los centros históricos. Es interesante corroborar como la mayoría de las ciudades más importantes de la región le dieron la espalda a su origen histórico; allí están los casos de ciudad de México, Quito, Lima -que incluso le da la espalda al mar- y Bogotá, entre otras¹¹.

El cuarto período, *el despoblamiento*, se inicia a partir de la década de los 80 cuando se viven simultáneamente tres procesos: la transición demográfica en la región (cambio migraciones, reducción tasa de urbanización), la reforma del Estado (privatización, ajustes, descentralización) y la globalización (ensambles, apertura, tecnologías, redes sociales).

En América Latina desde fines de la década de los años ochenta el patrón de urbanización entra en un franco proceso de transformación; si en la década de los '40 la urbanización crecía a tasas promedio de 4.6% anual promedio, desde este momento

se reducirán a la mitad. Hoy se puede afirmar que el ciclo de la migración del campo a la ciudad se cerró en Latinoamérica, aunque simultáneamente se abrió el de la migración internacional, lo cual trajo consecuencias muy profundas; por ejemplo, las remesas han incrementado los recursos económicos en algunos centros históricos¹² -el caso más relevante es el de La Habana-, la presencia de las nuevas tecnologías de la comunicación (telefonía, Skype, WhatsApp) y la desterritorialización del ámbito familiar que conduce a la existencia de una familia con dos viviendas distintas y ubicadas en territorios distantes.

Adicionalmente, se pasó de una singular expansión periférica hacia la ciudad existente o construida; esto es, un cambio de una tendencia exógena y centrífuga del desarrollo urbano hacia una endógena y centrípeta. Con esta vuelta de prioridad a la urbe construida, el centro histórico cobra un peso singular y su naturaleza cambia; se plantean nuevos retos vinculados a las accesibilidades, a las centralidades urbanas, a las simbologías y a las relaciones sociales que le dan sustento.

En muchas ciudades de la región existió un importante proceso de inversión económica en los centros históricos, en el contexto de una nueva economía global que empieza a desarrollarse (OMC, Castells), la misma que tiene una nueva expresión en el territorio mundial, un incremento sustancial de las ganancias y la participación de las grandes empresas multinacionales.

En la gestión de los centros históricos también se produjo una transformación

11 Sin embargo hubo algunas personalidades, que también salieron del centro histórico, que empezaron a anhelar -más con nostalgia que por necesidad- la llamada recuperación que se concretó en pequeñas intervenciones aisladas en algunas de sus casonas para convertirlas en centros culturales o museos aislados.

12 América Latina en el 2014 recibió alrededor de 69 mil millones de dólares por remesas y en México, las remesas son casi tan altas como sus ingresos petroleros.

significativa con la entrada de instituciones privadas en la gestión: Lima lo hace con un Patronato, Quito con una Empresa Municipal, Santiago con una Corporación y Ciudad de México con un Fideicomiso. Esta institucionalidad en general tenía dos propósitos: realizar inversión pública en proyectos específicos y desregularizar el mercado, porque se consideraba que la legislación patrimonial era demasiado restrictiva para la inversión privada; es decir, para la utilidad del capital. Esta preocupación por la intervención especializada y de carácter privada es nueva, y va en la línea del “deterioro de la acción pública” que es parte del deterioro de los centros históricos (Carrión, 2013).

Los centros históricos no solo pierden centralidad por estos procesos generales, sino también por las *políticas monumentalistas* que privilegian el denominado “patrimonio físico” y las *políticas desarrollistas* que arrasan con el pasado, incrementan los precios del suelo y fortalecen la expulsión de la población, a través del recambio de los habitantes (gentrificación) y la modificación del uso del suelo (de residencial a comercial y turísticos). En las centralidades las zonas residenciales comienzan a no ser las predominantes, porque cuando se deja a las fuerzas del mercado que actúen libremente, los usos más rentables prevalecen sobre los menos rentables y porque la intensificación del uso ayuda a sostener, hasta un cierto límite físico-construtivo, a ciertos segmentos de la población de bajos ingresos.

El caso de Quito es muy aleccionador: la UNESCO la declaró Patrimonio de la Humanidad en 1978 y la ubicó en el primer lugar de su lista, y el BID lo convirtió en un caso exitoso luego de otorgarle un crédito de

42 millones de dólares en 1990¹³. Sin embargo, se vive un preocupante proceso de despoblamiento: si en 1990 vivía 58.300 habitantes, para el censo de 2010 llegaron a 40.587 pobladores; esto es, una pérdida del 40% de la población residente en el centro histórico de Quito. Una cuestión adicional: Quito no es un caso de excepción sino una norma¹⁴. Con la pérdida de vivienda en el centro histórico tenemos dos fenómenos de uso: desde las 8 de la mañana hasta las 19 horas de la tarde llegan no menos de 350 mil personas para realizar distintas actividades propias de las funciones centrales existente; esto es, un uso intensivo. Desde las 19 horas de la tarde a las 8 horas de la mañana se transforma en una centralidad fantasmal, vacía. Cuando las personas van al centro comercial, administrativo, político, financiero y de ocio el centro se llena, pero una vez que el horario de estas funciones centrales se cierra, todos se marchan. De allí el que centro histórico pierda tiempo y la ciudad pierda espacio.

Sin embargo, los monumentos están en muy buenas condiciones y hay una economía urbana en crecimiento, gracias a la importante inversión realizada, pero se pierde centralidad y se vacía de sociedad. Esto es, se vive un Urbicidio por pérdida de tiempo, de espacio y de sociedad (Carrión, 2014)). ¿Podemos considerarlo como un caso exitoso? ¿Podemos considerarlo como de patrimonio de la humanidad o, más bien, patrimonio del mercado? (Carrión y Dammert, 2014).

13 El BID le otorgó en 1990 un préstamo de alrededor de 42 millones de dólares, pero la propia gestión municipal logró un financiamiento nacional muy superior, que ha significado una inversión pública promedio anual de más de 20 millones durante 25 años.

14 De hecho hay muy pocos centros históricos, en que el despoblamiento de su centro histórico se ha detenido, ni siquiera revertido. México es un caso de excepción.

Esta problemática revaloriza la centralidad histórica en términos académicos, planteando el reto de desarrollar nuevas metodologías, técnicas y conceptos que abran nuevas perspectivas analíticas y mecanismos de intervención que superen los paradigmas monumentalistas. A partir de este momento los estudios sobre las centralidades históricas se desarrollan con nuevas disciplinas (antropología, economía, sociología), nuevas temáticas y nuevas metodologías que, en su conjunto, cuestionan el paradigma monumentalista. Allí aparecen con mucha fuerza temas tales como vivienda, espacio público, gentrificación, accesibilidades y la propia centralidad. Es muy interesante ver como estos temas se posicionan en la investigación urbana en América Latina, que hasta hace mucho tiempo no eran de tanto interés.

Las políticas de vivienda en los centros históricos

El quinto momento es el que se deberá construir con políticas públicas, a diferencia de lo ocurrido en el pasado en que el mercado fue el conductor del proceso. En esa perspectiva, la nueva coyuntura de los centros históricos en la región deberá venir de la mano de la democratización del patrimonio, que no pasa exclusivamente por el uso y apropiación del espacio público, sino también por el uso y apropiación del espacio residencial. Por eso, una política de vivienda en el centro histórico es fundamental.

El patrimonio es el conjunto de bienes, derechos y obligaciones que se transmiten de una sociedad a otra, esto es un proceso impulsado por sujetos patrimoniales que in-

teractúan entre sí. Se trata, entonces, de una definición multidimensional -no solo físico o inmaterial-, que se inscribe en un proceso dinámico donde el poder es determinante, porque donde hay patrimonio existen sujetos patrimoniales que construyen su poder a partir de su tenencia. De allí que la democratización del patrimonio deba venir, indefectiblemente, de la democratización de la propiedad.

Los centros históricos se han convertido en uno de los principales ámbitos de conflicto de las ciudades, porque el patrimonio es propiedad de unos y apropiación de otros, siendo esta tenencia la que determina el poder patrimonial. Si ello es así, indefectiblemente se requiere el diseño de políticas públicas, porque ya sabemos lo que ocurre cuando se deja operar libremente a las fuerzas del mercado: se produce una transmisión generacional (herencia) que tiende a la concentración de la propiedad.

El centro histórico debe ser un bien público de gobierno, para que recupere y revierta el deterioro histórico, incluso, de la propia función pública. Por eso el tema de las políticas públicas en la regulación mercantil de los centros históricos y de la vivienda es fundamental. En otras palabras, no se trata de que el sector público haga proyectos sino que genere políticas urbanas, por ejemplo, de regulación del mercado inmobiliario, de usos de suelo, de densidades, de subsidios, de mejoramiento y rehabilitación de vivienda, entre otros, porque los proyectos promovidos por el sector público pueden actuar en beneficio de la lógica del mercado cuando no se enmarca en un contexto democratizador. En muchos casos el control del Estado no garantiza -por sí mismo- las políticas redistributivas, porque con estos proyectos pro-

movidos desde lo público puede estimular el mercado y actuar como un sujeto mercantil más. Y lo mismo ocurre con las normas que produce. En otras palabras, las estatizaciones no siempre garantizan redistribución o, en este caso, democratización del patrimonio; porque pueden actuar de forma regresiva.

La crisis de la planificación urbana dio paso a lo que se ha denominado el *urbanismo de proyectos* o el *urbanismo a la carta*, que impulsaron los llamados Grandes Proyectos urbanos (GPU) que tuvieron presencia significativa en las zonas centrales, por ejemplo, de Buenos Aires con Puerto Madero o de Guayaquil con Malecón 2000; a los cuales deben sumarse las inversiones inmobiliarias y de centros comerciales en casi todos los lugares centrales de las ciudades más grandes de la región. La reivindicación de la planificación urbana es central, tanto para que las intervenciones en las centralidades sean en el marco de la ciudad toda, cuanto para dotarle de racionalidad al proceso estratégico de democratización del patrimonio.

En esta coyuntura patrimonial se debe construir una nueva institucionalidad -en lo posible especializada en el lugar- enmarcada en políticas urbanas, en la planificación del conjunto de la ciudad e inscrita en una política multinivel. Esto supone tres cuestiones singulares: que la política del centros históricos sea de ciudad, que los municipios tengan políticas concurrentes con las nacionales y que se fortalezcan los procesos de descentralización. En materia de políticas de vivienda esto significa que los municipios produzcan infraestructuras y administren el uso de suelos, y además sean concurrentes con las políticas nacionales, por ejemplo, de subsidios y de mejoramiento de viviendas, para implantarlas en los centros

históricos. O sea, ir en la línea del cambio en la visión sectorialista de las políticas de vivienda. Es muy importante la participación de la población residente de los centros históricos, porque es gente que vive y ha vivido el patrimonio y porque es necesario que lo siga haciendo, para garantizar la democratización del patrimonio y su propia existencia.

Uno de los problemas que tiene la vivienda es que no genera los rendimientos que tienen la banca o el comercio, lo cual conduce al cambio de usos de suelo. Por eso la herramienta de determinación de los usos de suelo que tenga esta autoridad del centro histórico es clave; lo mismo respecto de la determinación de densidades, de tipos de edificación, de las condiciones de habitabilidad.

Además la oferta de vivienda depende de la demanda y en este caso, por valores intangibles, es necesario que los habitantes genuinos de los centros históricos deban mantenerse en estos lugares, pero carecen de recursos. Por eso en la política de vivienda es imprescindible implantar una política de subsidios, porque de esta depende la posibilidad de sostener a las personas que radican en los centros históricos. Adicionalmente una política de este tipo tiende a descomprimir la presión por vivienda nueva en las periferias. El diseñar nuevas viviendas para el nuevo urbanismo, debe sustituir a la política actual de construir viviendas sin ciudad, como se hace ahora.

Conclusiones

Trabajar la temática residencial y de vivienda en los centros históricos no solo llena un vacío en las políticas y en el conocimiento, sino que aporta a la construcción de un nuevo paradig-

ma de lo patrimonial. Más aún cuando ahora hemos entrado en la crisis del pensamiento único y se observa con fuerza la existencia de un concepto polisémico, que obliga al debate y discusión crítica, y ya no solo a la aceptación pasiva de su construcción teórica. En esa misma línea se observa el fin del fetichismo monumental, donde los atributos cosifican y niegan las relaciones que otorgan derechos. Por eso, el monumentalismo y la conservación carecen de sujetos patrimoniales.

La centralidad histórica es histórica y tiene historia; de allí que sus grandes transformaciones a lo largo del tiempo puedan encontrarse en las siguientes cuatro líneas:

- No hay una sola centralidad ni todas tienen las mismas características. Se pueden identificar al menos una tipología de tres a lo largo del tiempo: la *fundacional* con las funciones centrales de la religión y la política, que tienen como lugar privilegiado al espacio público (la plaza). La *funcional o central business district* con las finanzas y el comercio como funciones y al espacio privado como el eje de ordenamiento (Shopping center); y la *temática*, que es menos centralidad y más nodo de conexión con el mundo global a través de las funciones centrales del terciario superior.
- La vivienda también ha tenido varios momentos identificables: en el primero la lógica de la *segregación urbana* (aquí los ricos allá los pobres), que marcó la pauta de la función residencial; en el segundo la vivienda inicialmente localizada en las grandes casonas de las familias pudientes vive un recambio de población para formar el fenómeno del *tugurio*; y en tercer lugar, se caracterizará con el *despobla-*

miento, nacido de la fuerte mercantilización que penetra.

- La dinámica de gobierno de los centros históricos también ha variado significativamente. Inicialmente lo que hoy se considera centro histórico fue la ciudad toda, y por tanto, tuvo un *gobierno de totalidad*; después cuando la ciudad creció, este gobierno perdió la exclusividad sobre esta parte del territorio, siendo el olvido el componente central, con lo cual empezó el deterioro del gobierno del centro histórico. Un tercer momento se constituye bajo la presencia de un conjunto de instituciones privadas, la mayoría de las cuales son de iniciativa pública. En la actualidad es imprescindible tener un órgano de gobierno autónomo, representativo y legítimo, así como multi-nivel y multi-escalar.
- Respecto de las políticas de planificación urbana hay una correspondencia con lo anterior. Empieza enmarcada dentro de la planificación global de la ciudad como un espacio más; luego el centro histórico sale de la planificación urbana por el peso que adquiere la arquitectura (monumentalismo) sobre el urbanismo; para finalmente entrar en la lógica del urbanismo de proyectos, cuando se pierde integralidad y racionalidad. La centralidad urbana –todas son históricas– es un asunto de la ciudad, por lo cual el tema de la planificación urbana es clave, sobre todo para regular los mercados inmobiliarios y fortalecer las funciones centrales.

Las Universidades tienen que cambiar para que los centros históricos cambien. Uno de los problemas que tienen los gobiernos locales en los centros históricos es la baja capaci-

dad técnica de los funcionarios, sobre todo para sostener políticas novedosas, tanto que en algunos casos se encuentran por debajo de la capacidad de ciertos políticos. De allí que sea necesario que se trabaje en la formación de técnicos especializados en las nuevas corrientes del paradigma patrimonial. Pero esto a su vez exige la realización de más investigaciones inscritas en esta nueva concepción en construcción, así como la construcción de vínculos creativos entre universidad, políticas públicas y centros históricos.

Bibliografía

- Beuf, Alice y María Eugenia Martínez (2016). *Colombia: Centralidades históricas en transformación*. Quito: Ed. OLACCHI.
- Bohigas, Oriol (1997). *Regeneración y futuro de los centros metropolitanos*. Madrid: Empresa Municipal de Vivienda, Dirección de Rehabilitación.
- Borja, Jordi y Zaida Muxi (2000). *Espacio público, ciudad y ciudadanía*, Barcelona.
- Bromley, Juan (2005). *Las viejas calles de Lima*, Ed: Municipalidad Metropolitana de Lima, Gerencia de Educación. Barcelona.
- Carrión, Fernando (2010). *El laberinto de las centralidades históricas en América Latina. El centro histórico como objeto de deseo*. Quito: Ed. Ministerio de Cultura.
- Carrión, Fernando (2014). “Urbicidio o la producción del olvido”. En *Observatorio cultural* No 25. Santiago: Consejo Nacional de la Cultura y las Artes.
- Carrión, Fernando (2013). “Erosión de la institucionalidad pública como parte de la erosión del centro histórico”. En *ReVivir el centro histórico, Barcelona, La Habana, Ciudad de México y Quito*, Fiori, Mireia (ed.). Barcelona: Ed. UOC.
- Carrión, Fernando y Dammert, Manuel (2013). “Centro histórico de Quito: ¿Patrimonio de la humanidad o del mercado?”. En: *ReVivir el centro histórico: Barcelona, La Habana, Ciudad de México y Quito*, Fiori, Mireia (ed.). Barcelona: Ed. UOC.
- Coulomb, René y Delgadillo, Víctor (2017). *Habitar la centralidad urbana*, México: Ed. UAM.
- Gorelik, Adrián (1998). *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, Buenos Aires: Ed. Universidad Nacional de Quilmes.
- Rodríguez, Alfredo y Sugragnes, Ana (2011). “Vivienda Privada de ciudad”, en *Revista de Ingeniería* No 35. Bogotá: Universidad de los Andes.
- Silva, Armando (2000). *Imaginario urbanos*. Bogotá: Ed. Tercer Mundo.

Bañados de amarillo*

Bathed in yellow

Pablo Samaniego Ponce**

Resumen

La decisión del Municipio de Quito de aumentar el número de cupos para el servicio legal de taxis es el tema central de este análisis. En él se presenta una reflexión que, a falta de información completa, se basa en algunas preguntas cuyo propósito es discutir la relevancia de la forma como está organizado el sector, el número de unidades en relación a la población de la ciudad y los argumentos esgrimidos por la autoridad en la Ordenanza que ratificó esa medida, a fin de tener un panorama lo más riguroso posible de los potenciales efectos de la decisión. Con base en esos elementos se concluye que la medida podría beneficiar a los dueños y/o dirigentes de las cooperativas y/o empresas que prestan este servicio y será perjudicial para los conductores pues se prevé un exceso de oferta del servicio que conducirá a un deterioro de sus condiciones laborales.

Palabras clave: Quito - Economía urbana - Transporte público - Política pública - Movilidad.

Abstract

The decision of the Municipality of Quito to increase the number of seats for the legal taxi service is the central topic of this analysis. In the absence of complete information, this analysis is based in some questions with the purpose to discuss the relevance of the way the sector is organized, the number of units in relation to the population of the city and the arguments of the authority in the Ordinance that ratified that measure, in order to have a panorama as rigorous as possible of the potential effects of the decision. Based on this elements, the conclusion is that the measure could benefit the owners and / or leaders of the cooperatives and / or companies that provide this service and will be negative to the drivers, since an excess supply of the service is expected, deteriorating the drivers working conditions.

Keys words: Quito - Urban Economy - Public Transportation - Public Policy - Movility.

* Este artículo fue originalmente publicado en el portal electrónico QUBO, Observatorio Urbano de Quito: <https://www.qubouio.com/single-post/2017/09/20/Bañados-de-amarillo>.

** Maestro en Economía con especialización en política económica y desarrollo. Profesor a tiempo completo de la Facultad de Economía de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador.

E-mail: psamaniego038@puce.edu.ec

La decisión de la Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito, respaldada por su Consejo, de aumentar el cupo para la circulación de más taxis dejó más interrogantes que certezas. Las preguntas se refieren tanto a la viabilidad económica de la medida como al desconocimiento que tenemos en la forma como, en los hechos, está organizado el servicio público.

Tal vez el mejor orden para exponer las inquietudes sea comenzar por el segundo de los dos elementos mencionados. ¿Por qué importa cómo está organizado el servicio de taxis? Varias son las respuestas y de ese abanico escogemos algunas que son fundamentales.

En primer lugar, se desconoce cuál es la estructura de la propiedad de las unidades de transporte, es decir, si es verdad como afirman los respectivos dirigentes que las cooperativas funcionan como tales, es decir, que cada socio tiene una unidad de transporte que él conduce diariamente para prestar el servicio público y de esa manera generar los ingresos para su subsistencia.

Pero, en segundo lugar, puede ser que un número considerable de las cooperativas funcionen de esa manera, pero se podría suponer que otras no lo hacen así. Si ese es el caso, se estaría frente a un problema de uso no apropiado de una figura de organización económica que tiene un tratamiento diferente respecto a cualquier empresa, pues no existe reparto de utilidades para los trabajadores (ya que no existe separación entre capital y trabajo), y los conductores, que no son los propietarios, podrían estar sujetos a indefensión pues los propietarios, amparados en la pertenencia a una cooperativa, no necesariamente estarían cumpliendo con el pago del salario mínimo y la obligatoria afiliación a la seguridad social.

En tercer lugar, tampoco se conoce cuántas empresas, que cumplen todos los requisitos y las obligaciones para ser tales, funcionan en Quito. Si también existen éstas, tendrán distintos costos operativos que las denominadas cooperativas y, por tanto, los beneficios que se obtienen de la tarifa fijada serán distintos. Valdría la pena conocer qué balances son considerados cuando se fijan las tarifas, si las de las cooperativas o las de las empresas.

Ahora bien, y este es el cuarto punto, ¿cuántos de los taxis que tienen permiso de funcionamiento son de propiedad de “pequeños empresarios” – los llamaremos así aunque no sea preciso –, es decir de personas naturales que no forman parte de cooperativas pero que han constituido otro tipo de organizaciones como asociaciones, federaciones, etc.? ¿Cuántos vehículos tienen en circulación cada uno de estos propietarios?

Es necesario que se haga conocer esta información porque es un servicio público¹, además de que con ello se permitirá conocer algunos temas que siempre son candentes en el sector, como los derechos de propiedad. Específicamente, los derechos de propiedad de los permisos de circulación. Si tales permisos son concedidos por la respectiva autoridad municipal, ¿por qué los agremiados de las cooperativas o las personas naturales que tienen esa credencial ofrecen la venta del “cupos”, ¿el permiso se concede al automóvil, al propietario, a la cooperativa o a la empresa? (ver Ilustración 1).

1 La figura que podría amparar a esta forma de organizar la prestación de este servicio es la alianza público-privada. En estos esquemas es necesario que la autoridad reguladora tenga un marco normativo muy fuerte para el cumplimiento de las características que debe brindar el servicio y que la ciudadanía esté informada de esas condiciones.

Si esos permisos son comercializables, los miembros de las cooperativas, las empresas del sector y los propietarios individuales de unidades, el momento en que reciben el permiso de circulación están haciéndose de un activo que es tal porque es un mercado que tiene un número máximo de participantes, de acuerdo a las decisiones de la autoridad competente. La creación de un activo por la sola concesión de un permiso implica que los propietarios de unidades de transporte además del valor del vehículo, cuya depreciación como activo físico debe ser rápida en tanto su uso es intensivo, tienen otro activo cuyo valor dependerá de las condiciones de la oferta y demanda de cupos, en el marco del número total de unidades “legales” fijada por la autoridad competente. Resulta extraño, por decir lo menos, que el permiso de circulación se convierta en un activo negociable; sería algo así como vender el certificado de emisiones de CO₂ que debe tener cada uno de los buses

de transporte urbano o cualquier otro tipo de permiso de funcionamiento municipal.

Antes de seguir con ese tema, pasamos al otro ¿Es viable la medida de incrementar el número de vehículos que prestan el servicio de taxis en una coyuntura en la que, pese a la oposición de los denominados legales y sus gremios, están operando en Quito dos empresas, también sui géneris, que básicamente son una plataforma informática que permite que en tiempo real se emparejen la demanda y la oferta? Hablamos específicamente de Cabify y Uber.

La información sobre el número de taxis que tiene Quito es muy variable. Debido a que no existe una estadística oficial publicada, nos valdremos de la información que se puede obtener de estudios previos y de las notas de prensa que se redactaron cuando se tomó la decisión de ampliar el número de unidades.

Según el Plan Maestro de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito (Paz

Ilustración 1. Venta de taxi y automóvil de la misma marca y año en Quito

The image shows two side-by-side screenshots of online car listings. The left screenshot is from OLX Ecuador, showing a yellow Chevrolet Aveo Emotion 2014 (Usado) for \$39,500. The right screenshot is from PATIOtuercia, showing a red Chevrolet Aveo Emotion 2014 (Usado) for \$16,000. Both listings include photos of the cars and technical specifications.

Año / Estado	2014 (Usado)	Transmisión	Mecánica
Kilometraje	21000	Marca / Modelo	Chevrolet Aveo
Gasolina	Gasolina	Color	Amarillo

Año	2014	Ciudad	Quito	Kilometraje	84900 Km	Fecha de venta	07-07-17	Forma de pago	Fin
Valor de venta	\$16,000	Fecha de publicación	07-07-17	Forma de publicación	\$2,07-17				

Fuente: <https://quito.olx.com.ec/vendo-taxi-iiid-959922288>

https://ecuador.patiotuerca.com/vehicle/autos-chevrolet-aveo_emotion-quito-2014/701543

Fecha de acceso: 2017-08-31

& Duque, 2015), la ciudad contaba con 14.236 taxis registrados en el MDMQ –suponemos que esa cifra corresponde a 2008 o 2009–, para una población de 2,3 millones de habitantes. Es decir, por cada vehículo de este tipo existían 163 habitantes, cuando se considera como número óptimo 200 (Paz & Duque, 2015); esto implica que para ese año había un exceso de 2.638 unidades, sin considerar a los ilegales.

En 2017, el número de unidades regularizadas en Quito es de 16.024 (Jácome, 2017) y con una población proyectada por el INEC de 2,6 millones de habitantes, se tiene una relación de 165 personas por taxi o 2.803 unidades extra a las consideradas como óptimas. Si a ello se agrega 13.323 taxis informales (Jácome, 2017), el total de unidades en funcionamiento (sin contar con las que operan con Cabify y Uber), llegaría a 29.347; nada más y nada menos que una unidad por cada 90 personas. Sin embargo, la resolución del MDMQ es legalizar al 65% de los informales, con lo que se llegaría a 24.717 (Jácome, 2017), lo que significa una unidad por cada 107 habitantes del cantón.

Pero en realidad los usuarios de taxis no es toda la población porque para unos sectores es un gasto que no pueden financiar y, para otros, no existe necesidad porque se movilizan en los vehículos de su propiedad. En efecto, según información procesada de la Encuesta de Ingresos y Gastos de 2012 del INEC, apenas el 17,5% de los hogares en Quito hace uso del servicio. Por tanto se podría concluir, aunque no interesa en este análisis conocer una cifra exacta, que la relación entre población y número de unidades de taxis es mucho menor, muy lejana a ese ideal de 200.

Pero la resolución es más sorprendente aún, pues en la exposición de motivos de la Ordenanza Metropolitana No. 0177 se señala que “Se llevó a cabo encuestas origen-destino en hogares y encuestas origen-destino de interceptación en vía, identificando que en el DMQ en un día típico se efectúan 226.352 viajes” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2017). Esto implica que si el total de taxis legalizados llega a 24.717, se tendría que cada vehículo tendría en promedio 9,2 viajes diarios; si, por el contrario, se asume que seguirían prestando el servicio también el remanente de ilegales, el promedio bajaría a 7,7 viajes o carreras al día ¿ese número es suficiente para contar con los ingresos necesarios para la operación, mantenimiento y reposición?

Además, para justificar la existencia de una oferta insatisfecha, se basan en la opinión de los encuestados y no en cálculos adecuados; la siguiente frase es demostrativa de esta afirmación: “El 65% de los usuarios encuestados conoce acerca de la presencia de servicios informales en las zonas que frecuentan y comentan como razones principales de dicha operación el desempleo generalizado que motiva a personas a asumir esta actividad al margen de la reglamentación y **en segunda instancia a que existe déficit de taxis amarillos** o de transporte público” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2017; las negritas son nuestras). Pero el dato fundamental que utilizan en un modelo aplicado para el cálculo del número de unidades necesarias es el tiempo de espera de los usuarios, suponiendo que ese tiempo se debe únicamente a una reducida oferta y no a otros factores como la congestión vehicular –que podría aumentar por el ingreso de más

unidades legales porque detrás podrían venir más ilegales—, la forma de buscar clientes (en base al recorrido constante en la ciudad y no haciendo uso de medios tecnológicos como lo hacen Cabify o Uber) o la concentración de taxis en determinadas áreas de Quito.

Finalmente, sorprende que en la Ordenanza Metropolitana No. 0177 se establezca que “Los estudios para el dimensionamiento del parque automotor de taxis serán actualizados cada quince (15) años”. Eso quiere decir que se congela por ese período de tiempo el ingreso de nuevas unidades, lo que puede llevar a casos como el descrito anteriormente, es decir, al reforzamiento de la comercialización de los permisos. Además, habla muy mal de la capacidad de gestión municipal pues en esta época de auge de las tecnologías de la información y comunicación es posible establecer mediciones cada minuto, si se quiere y dispone de recursos².

Cotejando las cifras presentadas, parecería que la medida de aumentar el permiso para más unidades podría ser perjudicial para el ingreso que puede generar cada taxi. Ello se agravará todavía más cuando entre en funcionamiento el metro pues, como se espera, el número de usuarios de este servicio masivo y rápido restará a los que utilizarán el transporte de buses y de taxis.

Con estos antecedentes, ¿cómo comprender el apoyo decidido de las organizaciones

de taxistas legales a la medida tomada por el Alcalde de Quito? Parecería que los ingresos corrientes que se obtienen por las carreras o el servicio no es el negocio principal pues las propias organizaciones han sometido a sus agremiados y a los no agremiados a una competencia muy fuerte por conseguir clientes. Entonces ¿cuál podría ser la lógica que motivó el apoyo a esta decisión?

Se podría intentar varias respuestas. Tal vez la que cobra sentido, considerando la forma como está organizado el sector, es que con la regularización de este año se emitirían más permisos y, como supusimos antes, estos se convertirán en activos porque son comercializados. Si se presume que algunas personas dentro de las organizaciones de taxis tienen el poder para conseguir más permisos que otras, entonces podrían estar ampliando su riqueza con la simple obtención de los permisos, los que deberán ser vendidos en un plazo relativamente corto pues vistas las cifras el negocio será cada vez más difícil porque generará menos ingresos corrientes y por ello menos demanda de trabajo en el sector.

Sin embargo, también se puede generar más presión para que los conductores de los taxis incumplan, como lo hacen muy a menudo, con la tarifa que marca el taxímetro, que la frecuencia de “daños” en esos instrumentos de medición sea mayor, que se ajusten los ingresos de los conductores y que se reduzca la inversión en el mantenimiento de los automóviles.

La Ordenanza Metropolitana No. 0177 habla de la prohibición de la venta de los permisos, de la intensificación de los sistemas de control del uso del taxímetro y del buen trato al cliente. Esperemos que esas disposiciones no queden, como siempre, en

2 Esa sería, por otra parte, la noción de “ciudad inteligente”. Es decir, la creación de sistemas para adaptar las políticas públicas a los cambios que se puedan identificar contando con sistemas de información permanentes con el uso de la información de celulares y/o de taxímetros y/o de las cámaras que fueron instaladas en gran parte de las unidades. Ciudad inteligente no es un lema, es una condición que se establece cuando se emplean de manera adecuada a las necesidades de planificación los medios de información y análisis disponibles o que se puede crear a través de los sistemas de información y comunicación.

letra muerta porque tratándose de un sector con tantos participantes, se hubiera esperado que la ordenanza cree un organismo especializado en el control de este servicio público, estableciendo con claridad los eventos que implican suspensiones temporales y definitivas del permiso de circulación, tal y como la teoría sugiere que se debe hacer cuando existen alianzas público-privadas en este tipo de prestaciones.

Epílogo

Unas pocas semanas luego de la publicación del artículo y de la entrada en vigencia de la ordenanza, en muchos lugares de Quito los taxis se parquean en lugares prohibidos, a vista y paciencia de las autoridades de tránsito de la ciudad, para encontrar clientes en lo que podría significar un intento de bloquear el trabajo de los servicios basados en plataformas informáticas (Cabify y Uber), de los denominados informales que no podrán tener cupo legal en este proceso y, también, porque la competencia ahora es mucho más intensa, tal como se había explicado antes.

Sin lugar a dudas el pacto para emitir la ordenanza parecería que también contenía

un acuerdo para que los agentes de tránsito del Municipio de Quito no actúen en caso de que los taxistas decidan ocupar lugares en las vías en los que existe prohibición de parqueo. De esta manera, al retroceso que tiene la ciudad en muchos aspectos debido a la muy deficiente gestión de la autoridad, se suma esta que tendrá muchas implicaciones en el futuro pues ¿podrá el próximo alcalde lograr que esas unidades dejen de ocupar los espacios de los que ahora se están apropiando? Aún hay tiempo para evitar que esto ocurra.

Bibliografía

- Jácome, Evelyn (2017). "17 parámetros deben cumplir los taxis para regularización". *El Comercio*, Junio 19, Actualidad Quito. Disponible en: <http://www.elcomercio.com/actualidad/parametros-regularizacion-taxis-quito-ordenanza.html>
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (2017). *Ordenanza No. 0177*. Quito.
- Paz, D., & Duque, P. (2015). *Estimación de distancia promedio recorrida con y sin pasajeros en los taxis convencionales del Distrito Metropolitano de Quito*. Quito: PUCE - Tesis de la Facultad de Ingeniería Civil.

El “otro lado” de la cultura en Quito: *Zona Roja* en el epicentro del Centro Histórico*

The “other side” of culture in Quito: *Zona Roja* at the heart of Historic Center

María Cecilia Picech**

Resumen

A través de un recorrido por el barrio de San Diego, en el corazón del Centro Histórico de Quito, el grupo cultural Zona Roja, un colectivo de hip-hop de la ciudad, nos muestra sus ocupaciones y desplazamientos en el espacio público de su barrio. El hip-hop tiene la particularidad de ser una manifestación que no necesita demasiados recursos económicos para llevarse a cabo; y por esta y otras razones es una de las prácticas culturales con mayor cantidad de adeptos en los barrios populares de Quito. Por medio del rap, el breakdance y el grafiti, muchos jóvenes se identifican, forman colectivos e intervienen en la ciudad. Los constantes mecanismos de segregación que viven los jóvenes se encarnan en los desalojos, prohibiciones, persecuciones y una estigmatización cotidiana. En este recorrido, los Zona Roja evidencian que la ciudad y sus políticas culturales, en barrios patrimoniales de la ciudad, no considera a todos los ciudadanos por igual.

Palabras clave: colectivos culturales; hip-hop; barrios patrimoniales; ocupaciones espaciales; segregación.

Abstract

Through a tour around the neighborhood of San Diego, in the heart of the Historic Center of Quito, the cultural group Zona Roja, a hip-hop crew from the city, shows us their occupations and shifts in the public space of its neighborhood. Hip-hop has the peculiarity of being a demonstration that does not need too many financial resources to carry out, and for this and other reasons it is one of the cultural practices with larger number of adherents in the popular districts of Quito. Through rap, breakdance and graffiti, many young people are identified, form groups and involved in the city. Consistent mechanisms of segregation that young living is embodied in the evictions, prohibitions, persecutions and a daily stigmatization. On this tour, the Zona Roja shows the city and its cultural policies, in patrimonial districts of the city, does not consider all citizens alike.

Keys words: cultural crews; hip-hop; patrimonial districts; space occupations; segregation.

* Artículo publicado en el *Canelazo de la Ciudad* N° 6 (2016).

** Antropóloga social dedicada al estudio de prácticas culturales en Quito; trabaja como investigadora en FLACSO Ecuador. E-mail: emecepicech@gmail.com

Los Zona Roja

A los hoperos de *Zona Roja* (ZR) los conocí durante la realización de mi tesis de Maestría en Antropología: “Prácticas culturales disputadas: los sentidos del hip-hop en Quito en el período 2005-2015”. En la investigación me aboqué al estudio de cómo los sentidos de las prácticas culturales juveniles, como el hip-hop, son construidas en el espacio urbano en relación y/o tensión con diversos actores de la ciudad. Lejos de considerar las expresiones artísticas en sí mismas, busqué visibilizar las relaciones de poder que las constituyen.

Para ello, me centré en los vínculos ambiguos que el Municipio de Quito había establecido con los colectivos culturales de hip-hop locales, en los últimos diez años. Si por un lado, el hip-hop comienza a ser visibilizado e impulsado por las instituciones gubernamentales y no gubernamentales como una práctica cultural “alternativa” de los jóvenes quiteños, por otro lado, continúan las persecuciones y controles a los que no se ajusten a los dictámenes hegemónicos de la ciudad: el patrimonio monumental y el fomento turístico (Picech, 2016).

Los ZR fueron nombrados por varias personas, al comenzar a rastrear contactos, datos e

Fotograma 1. La Virgen del Panecillo en el Centro Histórico



Fotografía 1. Los Zona Roja en el sector de San Diego

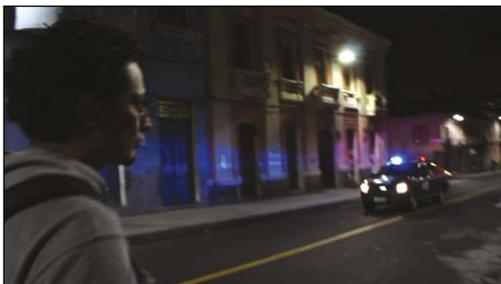


información para mi tesis. Nancy Burneo, antropóloga y activista del movimiento hip-hop local, fue una de las que me habló de ellos. Para ella, los hoperos de San Roque –incluidos ZR, pero también *Strategia*, *Tales* y *Cuales*, entre otros– “viven lo duro de la calle”, en conexión con situaciones violentas, tráfico de drogas y delincuencia. Agregó, también, que “es natural que no tengan relación con el Estado”, ya que “no está en su imaginario pedir financiamientos” (Burneo, entrevista, 2014).

Sin embargo, los ZR habían establecido, en los últimos años, vínculos con algunas dependencias estatales y, principalmente, municipales. Me interesaba saber qué es lo que buscaban las instituciones al contactarse con ellos. En el trabajo de campo, me cuenta que las relaciones que un colectivo de hoperos establece con el Municipio son complejas y contradictorias, y para nada lineales. El clásico binomio que opone cooptación a resistencia es mucho más poroso y desdibujado en el accionar cotidiano de los colectivos culturales en Quito.

Comunicarme con ellos no fue difícil. Sin embargo, tenía un poco de resquemor en torno a si iban a querer acceder a trabajar conmigo. A través de *Esemismo*, un rapero que fue el líder de la agrupación, ingrese al barrio

Fotograma 2: Comenzando el recorrido por el barrio



y fui presentada a varios de los integrantes de ZR. Muchos de ellos esperaban que pudiera darles algo a cambio, una cita con alguna autoridad, equipos de sonido, espacios, dinero o un video.

Luego de explicarles que estaba allí por interés propio y sin ningún recurso extra para la investigación, accedí a hacer un recorrido documentado por el barrio. La idea fue de ellos, quienes buscaban, por un lado, reactivar el colectivo con una actividad – éste venía disperso en sus encuentros a falta de incentivos y lugares de reunión –, y por otro, mostrarme en el espacio del barrio cómo fueron corridos, reubicados y desplazados de los lugares que frecuentaban. Lo que aquí relato y las fotos que expongo se fundamentan en este recorrido y en otros encuentros que tuve con ellos.

El Recorrido

ZR nació en agosto del 2010, luego de encuentros casuales entre hoperos del centro que veían urgente armar un colectivo que los represente. El sentir grupal de que se podía "hacer algo" con la cultura tomo cuerpo un domingo en el redondel de San Diego, a cuadras del cementerio del barrio,

cuando 20 jóvenes decidieron seguir "el sueño" de Supremo. Reunir a todas las *crews* del centro siempre había sido un objetivo ante las continuas peleas entre bandas. Además, era la oportunidad de realizar actividades culturales y sociales para la comunidad. No solo se buscaba hacer conciertos, sino también dar clases de *breakdance* o hacer almuerzos para los chicos del barrio. Si el hip-hop había sido una "salvación" y una "palanca" para salir de las situaciones difíciles de "la calle", también podía ser una herramienta de trabajo social para que "los niños de esta zona, que sus madres eran prostitutas, hijos de delincuentes, no sigan cayendo en lo mismo, para que vean en el hip-hop una forma de salida y de poder estar en paz consigo mismo" (Esemismo, 2015, recorrido barrio).

A partir de esta iniciativa, hoperos de 30 *crews* de diferentes barrios del centro comenzaron a juntarse todos los domingos en el Boulevard 24 de Mayo, para bailar *breakdance* o rimar líricas de rap. Solían ser entre 40 y 50 jóvenes, de entre 10 y 25 años, que buscaban visibilizarse: "dar a conocer que nosotros estamos aquí, hacernos notar" (Trobador, recorrido barrio, 2015). Sus presencias alertaban a los policías, que llegaban al lugar para requisarlos o dispersarlos. Esto es "nota" corriente para los hoperos, que saben que una reunión de jóvenes llama la atención

Fotograma 3: Redondel de San Diego



Fotograma 4: Boulevard 24 de Mayo “nada es como lo ves”



a cualquiera. Pero, también saben que cargan con un “estigma”. “La gente tiene miedo de cruzarnos o al vernos piensa que somos delincuentes y le vamos a robar” (Esemismo, 2015, recorrido barrio).

La 24 de Mayo fue nombrada como uno de los lugares emblemáticos del hip-hop local. Aunque “nada de la 24 es como lo ves, había verde, practicábamos *break*, rimábamos”, es recordada como una de las cunas del hip-hop quiteño. Siendo el lugar de reunión y encuentro de los hoperos del centro, las decisiones políticas de urbanización y patrimonialización del Centro Histórico, hicieron del espacio un lugar ajeno, privado y lejano para quienes lo habitaban a diario. Tanto los raperos de ZR como los demás vecinos del barrio pasaron a ser considerados, de un día para otro, personas no “adecuadas” para el Quito-Patrimonio de la Humanidad, “moderno” y “turístico”.

Un día llegamos y todo esto [el Boulevard] estaba cercado. Nos botaron de aquí... y ya nos quedamos sin, veras (...) tenían todo cercado con esa tela verde. Y comenzaron a remodelar como le ves hoy. Entonces nos quitaron los espacios verdes, no teníamos donde estar, entonces ahí comenzamos a decir, ‘¿y ahora

qué hacemos?’ (Esemismo, 2015, recorrido barrio).

Luego de esa experiencia, surgió la idea de buscar un espacio en donde desarrollar las expresiones sin ser perseguidos por la policía ni corridos por las reformas urbanísticas. Las circunstancias y los contactos hicieron posible que se logre “recuperar” un viejo depósito bajo uno de los puentes del Mercado San Roque (Trobador, 2015, recorrido barrio). El lugar estaba abandonado y con candado. Como en ese momento los ZR estaban realizando algunas actividades con el Municipio, pudieron contactar a la persona que tenía las llaves del lugar. Trabajar con las instituciones estatales siempre es un “respaldo” para los hoperos, porque esos vínculos los legitiman como agrupación cultural “seria” ante una sociedad que los considera posibles delincuentes o “vagos”.

A pesar de que las requisas policiales continuaron en el depósito, el lugar se convirtió en un espacio del hip-hop de la ciudad, un punto de encuentro de la cultura local para hacer eventos sociales y conciertos para la comunidad. Siguiendo los pasos del primer recinto quiteño de la cultura hip-hop, la Casa del Gato Tieso en la Tribuna del Sur, organizaron comidas comunitarias para jóvenes

Fotograma 5: Paseando por el barrio con Trobador y Esemismo



Fotograma 6: Bajo el puente de San Roque, en la Casa de Zona Roja



y niños del barrio y algunos conciertos del género. A estos últimos se los recuerda como eventos que lograron reunir a exponentes locales con gran convocatoria de público. Los concursos de grafitis organizados en el lugar, dicen los cultores, le "dieron vida" al puente gris del San Roque.

Para los ZR, los vecinos estaban contentos con ellos, en un principio. Luego, asumiendo responsabilidades, piensan que "se les fue de las manos" el control del espacio. "Gente de la calle" y *yonkies* comenzaron a frecuentar la casa. Esto generó una situación tensa al no saber cómo defender el lugar. Si bien reconocen no haber tenido la experiencia para "hacer que las cosas funcionen", también es cierto que no recibieron apoyo de las autoridades para sostener este proyecto cultural. Cuando los militares llegaron al lugar "quemaron todo" lo que había – lo que los jóvenes fueron armando – y amurallaron la puerta de ingreso. Allí se terminó la historia de la casa; una historia que, no por breve, es rememorada por los ZR como un momento en el que sintieron "cumplir un sueño": el de tener un espacio propio para desarrollar su cultura.

El "Monte Fuji", un espacio verde cerca del Mercado, fue otro de los espacios que visitaba el colectivo para realizar sus reuniones

y prácticas. En nuestro recorrido no llegamos al lugar; según los hoperos, el parque se pone un "tanto peligroso" por las noches. Sin embargo, el lugar que comenzaron a utilizar fue "el Balcón de San Diego", un espacio al aire libre, de cemento, en las inmediaciones del Cementerio. Allí fue donde los encontré cuando me puse en contacto con ellos; allí es donde se reúnen todas las tardes después del "camello" o los sábados y domingos, para practicar *break*, rimar unas líricas, o "vacilar con los panas" (Diario de Campo, 2015).

Para Esemismo, una vez que se cerró la casa todo fue en decadencia. No solo porque disminuyó la cantidad de personas interesadas en el proyecto, sino porque "perdieron referencia" como agrupación. No tener un punto de encuentro fijo – un espacio adecuado, techado y condicionado para las actividades culturales –, se tradujo en un progresivo desinterés de muchos de los que "apoyaban" la iniciativa. En mi experiencia de campo, la falta de espacio fue uno de los obstáculos para el trabajo con el colectivo. A pesar de que ellos tenían intención de reunirse conmigo, y luego de pautar un día y una hora para encontrarnos, la mayoría de las veces el mal tiempo o las lluvias dificultaba tal propósito.

Fotograma 7: Llegando al Balcón después del recorrido



Fotograma 8: rimando en "el Balcón";
atrás el CDC



Sumado a esto, los hoperos relatan un descontento creciente de los vecinos por su presencia en "el Balcón". Identificados como "marihuaneiros", "maleantes" y/o "vagos", muchas veces son los moradores del barrio los que llaman a la policía para que los "corran" o dispersen del lugar. A pesar de que algunas de estas prácticas son cotidianas para muchos de los cultores, los jóvenes resaltan que al momento de las reuniones hacen hincapié en que no haya alcohol ni drogas para estar "bien pilas" y con los "cinco sentidos puestos" en lo que están haciendo. Sin embargo, y más allá de que fumen o beban, sufren la persecución y el acoso policial. "Siempre que estamos reunidos nos vienen a botar (...) a veces hasta nos dicen 'demuestren' para ver si sabemos bailar o cantar" (Trobador, 2015, recorrido barrio).

Una de las cosas que me llamó más la atención cuando llegué a "el Balcón", es que justamente al frente de donde se reúnen los ZR hay un Centro de Desarrollo Comunitario (CDC). Estos son espacios culturales y sociales para la comunidad, abiertos durante la administración municipal de Barrera (2009-2014), con la intención de descentralizar e institucionalizar la cultura en la ciudad. Les pregunté por qué ellos no usaban ese espacio. Cito lo registrado durante el trabajo de campo para dar cuenta de la situación:

Esemismo me señaló el CDC y me dijo que allí ellos no pueden entrar. Me contó un episodio ocurrido hace algunos años, cuando habían organizado un evento y consiguieron el apoyo del CDC. Ese día un vecino del barrio, que tiene una tienda, solicitó que el evento no se realice. Éste era por lograr una expresión libre de humo y alcohol. Al no contar con ese apoyo lo hicieron con sus cosas y equipos, y lograron que no haya humo ni alcohol, "algo bien difícil acá", me dice. El vecino al otro día tenía un evento con auspicio de Pilsener, que terminó con riñas y problemas. Esemismo me remarcó esto para ejemplificarme la discriminación que sufrían a diario en el mismo barrio (Diario de Campo, 2015).

La ciudad no es para todos

El accionar de los CDCs reproduce las lógicas de segregación de la sociedad quiteña, al permitir y promover ciertas prácticas culturales y negar el desarrollo de otras; al escuchar a ciertos vecinos y desprestigiar a otros. De acuerdo a la Reforma Constitucional del 2008 y el Plan del Buen Vivir, el espacio público es un espacio "de encuentro" e "interculturalidad" de la comunidad (Constitución

Fotograma 9: un tag de ZR "marcando" presencia en el barrio



de la República del Ecuador, 2008; Plan Nacional del Buen Vivir, 2009). Esto lo saben los cultores porque tuvieron que conocer sus derechos como ciudadanos, para hacer frente a los prejuicios sociales y las persecuciones policiales. "Tuvimos que aprender a manejar las leyes para relacionarnos con la policía (...) un día no pudieron botarnos. Me puse a estudiar hasta la Constitución (...) estaban violando nuestros derechos" (Esemismo, 2015, recorrido barrio).

La precariedad y la escasez de recursos con los que se mueve el hip-hop en Quito, así como las continuas "apropiaciones" institucionales de proyectos culturales denunciados por los hoperos (Diario de Campo, 2015), dan cuenta de que la práctica se inserta en un marco ambiguo de tratamiento cultural en Quito. Por un lado, una práctica cultural y/o artística es promovida y exhibida si se adecua a los dictámenes estéticos y urbanísticos que configuran los espacios urbanos, principalmente en el caso histórico de Quito. Como dice Thomasz, la regulación de los accesos ciudadanos están pautados bajo el lema obligatorio de "resultar bellos, atractivos y agradables" (2013: 63). En caso contrario, se persigue y segrega al hip-hop como una práctica que "afea" y "ensucia" la ciudad, no solo a través de estigmas sociales sino mediante ordenanzas municipales y ordenamientos penales que deslegitiman la práctica y criminaliza a sus adeptos (Picech, 2016).

En el marco de una ciudad que privilegia el turismo y el patrimonio, las experiencias de lo público se pautan y establecen de acuerdo a las diferenciaciones y clasificaciones sociales históricas que recaen sobre los cultores. Ser hombre, joven, mestizo, afrodescendiente, indígena o "longo", de sectores desfavorecidos

y hiphopero, condensa sentidos y temores sociales que se materializan en el trato cotidiano recibido por los integrantes de Zona Roja. Son ellos los que deben justificar, constantemente, su presencia "indeseable" en los espacios de la urbe; son ellos también quienes viven lo político de la cultura al posicionarse como ciudadanos con capacidad de gestión de su propia identidad, peleando por sus derechos de habitar la ciudad-patrimonio sin persecuciones ni requisas¹.

Bibliografía

Fotografía 3: los Zona Roja en uno de los túneles de San Roque



Burneo, Nancy (2008). *Agrupaciones juveniles y co-creación cultural: historia del hip-hop en Ecuador*. Tesis de Licenciatura en Antropología, Pontificia Universidad Católica del Ecuador.

Picech, María Cecilia (2016). "Prácticas culturales disputadas: los sentidos del hip-hop en Quito en el período 2005-2015". Tesis de Maestría en Antropología, FLACSO (en revisión).

¹ El material audiovisual y las fotografías fueron hechas por Luz Estrella. Es mía la selección de fotogramas.

Thomasz, Ana Gretel (2013). “Derecho a la vivienda y derecho a la belleza en la ciudad de Buenos Aires. Construyendo el derecho a la ciudad”. En *Segregación y diferencia en la ciudad*, María Carman, Neiva Vieira y Ramiro Segura (Coord.): 61-82. Quito: FLACSO, Sede Ecuador: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO): Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda.

Documentos

Constitución de la República del Ecuador (2008). “Artículo 21 al 25 - Sección Cuarta: Cultura y Ciencia”. Disponible en: http://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/documents/old/constitucion_de_bolsillo.pdf. Visitado el 16 de diciembre del 2014.

El Comercio (2014) “¿Qué pasará con el arte urbano con la aplicación del nuevo Código Penal?” Tendencias cultura. Disponible en: <http://www.elcomercio.com/tendencias/pasara-arte-urbano-aplicacion-nuevo.html>. Visitado el 15 de marzo del 2015.

Ordenanza Metropolitana n° 0282 (2012). “Acera, fachadas y cerramiento”. Dis-

ponible: http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20MUNICIPALES%202012/ORDM-0282%20%20%20%20ACERAS,%20FACHADAS%20Y%20CERRAMIENTOS-MANTENIMIENTO.pdf. Visitado 4 de julio del 2014.

Plan Nacional del Buen Vivir 2009-2013: Construyendo un Estado Plurinacional e Intercultural (2009). Quito, Ecuador: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo – SENPLADES.

Entrevistas

Burneo, Nancy. Cultora y antropóloga. Entrevista realizada el 17 de julio de 2014.

Cano, Jorge. Gestor cultural El Churo Comunicaciones. Entrevista realizada el 3 de noviembre de 2014.

De la Vega, Paola. Gestora Cultural Gescultura. Entrevista realizada el 24 de julio del 2014.

Diario de Campo (2015).

Recorrido audio-visual por el barrio de San Roque con el colectivo Zona Roja (2015)

Vizuete, Carlos. Gestor cultural e investigador. Entrevista realizada el 7 de abril del 2015.

Reflexiones sobre la planificación y gestión municipal del transporte público en Cuenca entre 1999 y 2014*

Reflections on planning and municipal management of public transport in Cuenca from 1999 to 2014

Carla Hermida**

Resumen

En la década del 90 algunas ciudades latinoamericanas asumieron un rol como protagonistas del desarrollo, en parte como respuesta a las necesidades de propiciar una mayor sustentabilidad ambiental, social y económica. En este contexto, Cuenca en el año 1999 solicitó la transferencia de competencias de planificación y regulación del tránsito y el transporte que anteriormente ejercía el Estado. A partir de entonces inició un proceso de maduración y fortalecimiento, el cual arrancó con el Plan de Tráfico Sustentable. La implementación de este plan a lo largo de los años posteriores estuvo afectada por diversos factores de índole social, político e institucional que determinaron que partes del plan se ejecuten pero que otras queden inconclusas. Una década después de asumidas las competencias se iniciaron los estudios de pre-factibilidad para la implementación de un sistema de tranvía cuyas obras arrancaron en el año 2013. Este ensayo pretende reflexionar sobre este proceso en lo que respecta al transporte público de pasajeros.

Palabras clave: transporte público, Cuenca, tranvía, competencias.

Abstract

In the 90's some Latin American cities assumed a role as protagonists of the development, partly in response to the needs of promoting a greater environmental, social and economic sustainability. In this context, Cuenca in 1999 requested the transfer of competence for of planning and regulation powers of traffic and transport previously exercised by the State. From then, began a process of maturation and strengthening, which started with the Sustainable Traffic Plan. The implementation of this plan throughout the following years was affected by various social, political and institutional factors that determined which parts of the plan are executed but others remain unfinished. A decade after the assumption of competences, pre-feasibility studies were started for the implementation of a tram system whose works started in 2013. This essay aims to reflect on this process in terms of public passenger transport.

Keys words: public transport, Cuenca, tram, skills.

* El presente trabajo constituye una adaptación al artículo presentado en la revista VERDAD de la Universidad del Azuay en Abril 2015; el cual a su vez recoge una pequeña parte de la tesis doctoral "Movilidad y planeamiento urbano, diálogos y monólogos. El caso de Cuenca-Ecuador" de la Universidad Católica de Chile.

** Arquitecta. Doctora en Arquitectura y Estudios Urbanos. E-mail: chermida@uazuay.edu.ec

Introducción

En este ensayo se busca reflexionar sobre la planificación y gestión del transporte público por parte del Municipio de Cuenca durante los primeros 15 años de administración; es decir, desde 1999 hasta el 2014. Si bien las competencias de tránsito y transporte abarcan numerosos temas, para efectos de este ensayo se abordará únicamente el transporte público. Para ello se han utilizado dos tipos de fuentes: documental y entrevistas semi-estructuradas.

Para comprender el contexto, es importante recordar que en las últimas décadas del siglo anterior las ciudades pasaron a ser protagonistas del desarrollo, dejando a un lado el rol de administradoras de los recursos estatales. Surgió como expresa Ordeig (2004) un “relanzamiento de las ciudades”. Las ciudades fueron desarrollando mecanismos para empoderarse y obtener autonomía frente a los gobiernos nacionales. En el caso ecuatoriano, el tránsito y el transporte fue uno de los ámbitos en los cuales los gobiernos locales vieron la necesidad de asumir las competencias para evitar un largo divorcio que había existido con la planificación urbana. Por un lado el municipio realizaba sus planes urbanos y por otro el Estado a través de varias instituciones regulaba y planificaba el tránsito y el transporte. Es por ello que en 1999 el Municipio de Cuenca solicita la transferencia de las competencias de planificación y regulación del tránsito y el transporte, iniciándose así una nueva etapa en lo que a transporte urbano se refiere.

Los párrafos a continuación relatan los orígenes de la planificación del transporte público por parte del Municipio de Cuen-

ca, las principales dificultades encontradas en el proceso, las recientes transformaciones institucionales, y se concluye con una breve discusión sobre el sistema de transporte tranviario que se construye en la ciudad desde el año 2013.

Orígenes de la planificación del transporte público por parte del Municipio de Cuenca

Con la finalidad de entender el proceso de Cuenca es necesario revisar algunos antecedentes a nivel nacional. En 1993 Quito asumió las competencias de planificación y regulación del tránsito y el transporte que ejercía el Estado, evidenciándose resultados positivos en la materia. Con la experiencia de lo sucedido en Quito, en septiembre de 1997 se expide la Ley Especial de Descentralización del Estado y Participación Social, en la cual se autorizó a los municipios, pero no de manera obligatoria, a planificar y regular los medios de transporte público (Gobierno del Ecuador, 1997). Bajo este paraguas legal, unos pocos municipios además de Quito asumieron las responsabilidades de planificación y regulación del tránsito y el transporte terrestre: Cuenca, Ambato, Ibarra, Loja y Manta.

Al igual que la mayor parte de las ciudades latinoamericanas, Cuenca para finales del siglo anterior estaba servida por un sistema de transporte público de deficiente calidad. Entre otras cosas, los conductores se disputaban los pasajeros, las unidades eran de mala calidad, y no existía una planificación en el otorgamiento de rutas y frecuencias. Este era un sistema heredado desde las décadas del 60-70 en las cuales “se consolidó en todo el Ecuador un

sistema de transporte público basado en el pequeño propietario” (Chauvín, 2007, pág. 64).

Para 1999 Cuenca contaba en cuanto a transporte público urbano de autobuses con 3 tipos de servicios: a) el popular, unidades entre 15 y 30 años, que constituían el 62.6% de la flota, b) el ejecutivo, unidades entre 4 y 15 años de antigüedad, y c) el selectivo, con autobuses menores a 4 años. Estas 664 unidades servían en 31 rutas de buses urbanas de las cuales 27 ingresaban al centro histórico (PADECO Co. Ltd., 1999). Las operadoras de transporte también se veían afectadas por la mala planificación y servicio, ya que su prestación implicaba altos costos debido a la mala operación de las unidades y a la paulatina pérdida de pasajeros.

Fue en la primera alcaldía del arquitecto Fernando Cordero (1996 - 2000) que empezaron a germinar las ideas para mejorar esta situación que afectaba a toda la ciudadanía. Es así que en 1999 Cuenca recibió las competencias de planificación y regulación del tránsito y el transporte, convirtiéndose en el segundo municipio ecuatoriano en asumirlas después de Quito. No obstante, tal como señalaba la Ley Especial de Descentralización del Estado y Participación Social de 1997 y la Constitución de 1998, no se le entregaron las competencias ni de control ni de registro. Las primeras quedaron en manos de la Policía Nacional y las segundas en la Dirección Nacional de Tránsito. Esto resulta un hecho interesante de análisis ya que es justamente el control y el registro lo que genera ingresos; es decir que el municipio asumió las competencias de planificación y regulación sin transferencia de recursos.

Para iniciar estas nuevas funciones, administrativamente se creó la Unidad Municipal

de Tránsito - UMT. En el ámbito legal, en mayo de 1999 se aprobó la Ordenanza de Planificación, Organización y Regulación del Tránsito y Transporte Terrestres para Cuenca; y en el ámbito técnico se contrató la realización del Plan de Tráfico Sustentable, el cual se elaboró entre los años 1999-2001. Estudio que fue desarrollado con un crédito no reembolsable del Banco Interamericano de Desarrollo bajo la responsabilidad de la consultora internacional PADECO.

El Plan para un Sistema de Tráfico Sustentable proponía en su parte medular recomendaciones a corto y mediano plazo. En el caso de las recomendaciones que el estudio hacía a corto plazo, eran cambios que podían hacerse en uno o dos años sin mayores inversiones. Por ejemplo: el mejoramiento de la operación, de la flota, de la administración del tráfico dentro del Centro Histórico, entre otros. Las recomendaciones a mediano plazo consistían en la propuesta de una red integrada de transporte que tenía como elementos básicos: 2 terminales de integración, rutas troncales, rutas alimentadoras y rutas convencionales.

Los datos que se obtuvieron para este estudio son relevantes ya que la ciudad no contaba con ellos anteriormente. Este plan dio paso a la mejora del servicio en temas como:

- a) La renovación de la flota a unidades de menos de 10 años.
- b) La reducción de la flota, ya que al inicio de la gestión del transporte por parte del municipio eran 664 unidades las cuales fueron reducidas a 445 de mayor capacidad.
- c) La conformación de la Cámara de Transporte Urbano de Cuenca en el año 2000 como ente que aglutina a las 7 empresas

de transporte urbano. Esto facilitó la aplicación de varias medidas tales como el sistema integrado de recaudo, implementado en enero del 2009, conjuntamente con el sistema de pago por tarjeta electrónica. Cuenca fue la primera ciudad del Ecuador en utilizarla.

- d) Las mejoras en la administración del tráfico en el Centro Histórico, como por ejemplo la implantación del sistema de estacionamiento rotativo tarifado, la creación de carriles exclusivos para transporte público en dos vías importantes y la implementación de un sistema semafórico adaptativo.
- e) La construcción de los terminales de transferencia iniciada en junio del 2009 y cuyas primeras pruebas de funcionamiento se realizaron en agosto 2013.

Como se puede observar de los resultados positivos alcanzados, ha sido sumamente importante la participación de los operadores del transporte en este proceso. Demostrándose que la participación activa de los actores en los procesos de cambio es fundamental. El primer presidente de la Cámara de Transporte contaba: "...debíamos nosotros organizarnos para trabajar conjuntamente con la municipalidad para sacar adelante la actividad del transporte" (IQ, entrevista personal, 20 de noviembre 2014).

Principales dificultades encontradas

Miralles Guasch (2002) señala: "El diseño de políticas de transporte urbano y la consiguiente construcción de infraestructuras son siempre elementos contextuales; no son con-

juntos aleatorios de acontecimientos, sino que son exponentes de diferentes agentes o actores encajados en el espacio y el tiempo y que actúan en un contexto social específico" (pág. 25). En el caso de estudio esto se ha podido evidenciar a través de algunas dificultades sociales, políticas e institucionales que demuestran que el tema va más allá de lo técnico al momento de la implementación de proyectos de transporte. Algunos ejemplos al respecto se detallan a continuación:

Dificultades sociales

Si bien el Plan de Tráfico Sustentable estaba diseñado para mejorar el sistema de transporte público urbano de autobús, el cual era utilizado en ese entonces por el 58% de la población cuencana, la resistencia al cambio por parte de los ciudadanos afectó varios procesos. Por ejemplo, existió una fuerte oposición en el año 2000 a la construcción del bordillo para segregar el carril derecho para circulación exclusiva de autobuses en dos vías del Centro Histórico. La resistencia provenía principalmente de los comerciantes cuyos negocios tenían frente a estas vías. Ellos consideraban que esta medida disminuiría sus ventas. Pero el rechazo también se manifestaba por parte de los usuarios de los vehículos privados que se sentían afectados al no poder utilizar uno de los carriles. Los operadores del transporte, por otro lado, se oponían ya que hasta ese entonces no se había implementado el sistema integrado de recaudo y por lo tanto el bordillo no les permitía competir por pasajeros.

Otro ejemplo interesante es la reacción que generó la instalación de los torniquetes en los autobuses. La colocación de dicho dis-

positivo era necesaria para permitir el ingreso unitario de las personas e impedir la evasión en el pago del pasaje. Era además un paso previo a la utilización de tarjetas electrónicas y al sistema integrado de recaudo. Sin embargo, la Defensoría del Pueblo impuso una acción de protección en contra de su instalación, aludiendo al hecho de que no podía ser utilizado por personas con capacidades diferentes. En octubre del 2009 los torniquetes fueron retirados de las unidades en virtud de una orden judicial que también establecía la obligatoriedad de permitir el pago con monedas y billetes además de la tarjeta electrónica. Esta acción, si bien favorecía a las personas con discapacidad, no lo hacía del todo ya que las unidades de por sí eran excluyentes por los altos escalones de acceso. La orden judicial complicó además la operación normal del sistema ya que los conductores tuvieron que ocuparse nuevamente de la recepción del efectivo, la entrega de cambio y del control de la evasión.

Otro caso es la resistencia que generó la implementación del sistema de estacionamiento rotativo tarifado. Este sistema fue concebido en 1999 para reducir el número de vehículos que ingresaban al Centro Histórico y de esta manera motivar y facilitar la circulación del transporte público. En un principio funcionaba mediante la colocación de un candado en las llantas de los vehículos que estacionaban en zonas prohibidas o que no pagaban la tarifa respectiva. El tema del candado generó tal rechazo que llegó inclusive a actos de violencia hacia los fiscalizadores, lo cual obligó a cambiar de sistema hacia uno mediante el cual se coloca un sello en la ventana del vehículo, anunciando al conductor que tiene una multa pendiente. Esta

modalidad está vigente hasta la actualidad, sin embargo no ha logrado ser efectiva, existe cerca de un 20% anual de multas pendientes de pago, reduciéndose así la posibilidad de nuevas inversiones. Al respecto de la eliminación del candado, un ex concejal de Cuenca considera que este tema generó además un conflicto político, que “llevó a una demanda de nulidad de dicho contrato impulsada desde el mismo Concejo Cantonal” (LC, entrevista personal, 23 de diciembre de 2014).

Dificultades políticas

Gakenhemier (2011) menciona que lo interesante y positivo de los grandes proyectos de transporte, es que se ha demostrado en varias ciudades del mundo que tienen continuidad aun cuando existe un cambio político. No obstante, en el caso de Cuenca el peso y la visión política han sido determinantes en la planificación y han presentado obstáculos en la concreción de proyectos debido a la falta de continuidad y al rechazo de propuestas por parte de partidos opositores. Situación que se demostró a lo largo de las entrevistas que se realizaron, indistintamente del período al cual representaban los entrevistados.

Es difícil lograr continuidad en los grandes proyectos urbanos cuando existen cambios de administraciones en las alcaldías cada cuatro o cinco años. En el caso de Cuenca con sus proyectos de transporte esto es evidente. En la primera administración municipal que analiza este ensayo, es decir entre 1996 y 2004, que constituye la alcaldía de Fernando Cordero, se arrancó con el Plan de Tráfico Sustentable que apuntaba a una red de transporte público de buses. En la segun-

da administración del período de estudio, aquella entre 2005 y 2009, presidida por el alcalde Marcelo Cabrera, se le dio mucha importancia al proyecto de la vía perimetral norte con características de autopista. Finalmente en la tercera administración del período de estudio, la del alcalde Paúl Granda, entre 2009-2014, se puso todo el esfuerzo en el proyecto tranvía.

Dificultades de coordinación

Además de los problemas mencionados en los párrafos anteriores, se encuentra la brecha existente entre la planificación urbana y la planificación del transporte público. Los equipos trabajan de manera descoordinada. Los planes urbanos son preparados por equipos de profesionales que son funcionarios del I. Municipio de Cuenca, mientras que los principales estudios y proyectos de transporte han sido desarrollados por empresas consultoras externas, casi siempre extranjeras.

Por otro lado, la coordinación entre los departamentos municipales que se encargan de estas actividades ha sido complicada. Se mencionaba a lo largo de algunas entrevistas que desde la creación de la UMT, al momento de asumir las competencias de planificación del transporte por parte del Municipio, se implantó como una entidad aislada a la Dirección de Planificación. Una de las funcionarias que en ese entonces laboraba en la Dirección de Planificación veía a la UMT como “una isla porque se puso a trabajar en un plan de tránsito y transporte que recogía en gran medida los temas de diagnóstico sobre todo de la población, pero no se empató nunca con una propuesta de

ciudad” (MM, entrevista personal, 23 de noviembre del 2014). Por otro lado, uno de los funcionarios quien trabajaba como técnico en la UMT cuando ésta se creó expresaba: “cuando recién se implementó esta unidad a las personas se les veía como extraterrestres” (DA, entrevista personal 24 de noviembre del 2014).

Esta descoordinación entre el departamento de planificación y el de transporte ha llevado a situaciones en las cuales los afectados son los ciudadanos, tal como relataba un ex - técnico de la UMT: “Hay unas urbanizaciones que tienen alrededor de 400 viviendas, sin embargo nunca se tuvo previsto el acceso de buses porque la calzada es de un tipo para vehículo liviano [...] luego las personas que no tienen vehículo solicitan transporte público y no podemos acceder porque simplemente las vías no tienen las condiciones” (s.n., entrevista personal, 19 de noviembre del 2014).

Recientes transformaciones institucionales

A nivel nacional se puede decir que la Asamblea Constituyente en el año 2008 marcó un giro en la planificación. La nueva Constitución propicia la sustentabilidad social y ambiental y la descentralización. En este contexto, en agosto del 2010 se suscribe a nivel nacional el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización- COOTAD, el cual señala numerosas directrices para la planificación y administración municipal; entre ellas la obligatoria transferencia de competencias de planificación, regulación y control del tránsito y el

transporte terrestre a todos los Municipios. En mayo del 2012 Cuenca se convierte en el primer municipio a nivel nacional en asumir la totalidad de las funciones de tránsito y transporte, 13 años después de haber iniciado con la planificación y regulación.

Para prepararse para la recepción de estas nuevas obligaciones, así como para poder llevar a cabo un proyecto de gran envergadura como el tranvía, el Concejo Cantonal autorizó en diciembre del 2009 la creación de la Secretaría de Movilidad como una de las 5 secretarías a nivel de gobierno local, y la UMT se transformó en Dirección Municipal de Tránsito - DMT. Posteriormente, en abril del 2010 se creó la Empresa Municipal de Movilidad – EMOV como órgano ejecutor, quedando la DMT como instancia planificadora. El doctor Paúl Granda, quien fue el alcalde que propició este nuevo orgánico, expresa que esta decisión buscaba darle importancia al tema de la movilidad al ponerle en el mismo rango que las otras secretarías (PG, entrevista Skype, 19 de diciembre del 2014).

Todos estos cambios se realizaron con la finalidad de contar con un aparato institucional y administrativo adecuado. No obstante, el período de transición ha implicado algunas dificultades como la superposición y/o confusión de competencias entre las instancias municipales responsables del transporte y movilidad, y además con los departamentos de planificación. A manera de ejemplo, la Unidad de Vías continúa siendo parte de la Dirección de Planificación; o el hecho de que las ciclo-vías se diseñan, unas en la Secretaría de Movilidad, otras en Planificación. Además el rol inicial de las secretarías, como entes generadores de política pública, se vio desvanecido debido a que “tanto los ciudada-

nos cuanto las autoridades trataban de llegar al último nivel de decisión, entonces al tratar de llegar al último nivel de decisión, las secretarías terminaron volviéndose una dirección ejecutiva más, en vez de ser un ente rector de políticas” (JI, entrevista personal, 10 de noviembre del 2014).

Un nuevo proyecto de transporte público: el tranvía de Cuenca

El plan de trabajo presentado en la campaña del ex - alcalde de Cuenca, Paúl Granda, contemplaba la implementación de un sistema de transporte público cuyo eje sea un tranvía. En los primeros años de gestión de Granda se desarrollaron los estudios de pre-factibilidad del tranvía de Cuenca por parte del equipo técnico municipal. Posteriormente a través de una donación del Gobierno Francés se contrataron los estudios de factibilidad para el Plan de Transporte Masivo para Cuenca: Tranvía de los Cuatro Ríos, que fueron elaborados por la empresa francesa Artelia-COTEBA. Finalmente los estudios complementarios y de ingeniería básica se realizaron con un fondo no reembolsable otorgado por el gobierno ecuatoriano. Estos últimos fueron desarrollados por la empresa pública española ETS-Red Ferroviaria Vasca y entregados en el año 2012. Actualmente la obra se encuentra en construcción.

La primera línea de tranvía planteada tiene 10.2 km por sentido, es decir 21.4 km en total, y vincula de manera diagonal el extremo suroeste con el noreste de la ciudad, atravesando por el Centro Histórico y por otros puntos importantes como el terminal terrestre, el aeropuerto, grandes mercados y ferias.

De acuerdo a la información proporcionada por la Secretaría de Movilidad, el sistema de tranvía servirá a 39 millones de viajes al año. El tiempo de recorrido en un solo sentido se prevé en 35 minutos a una velocidad comercial de 22km/h y una frecuencia de 6 minutos en hora pico (Secretaría de Movilidad, 2013).

El presupuesto municipal para el año 2013 asignó un 40% del mismo como contraparte municipal para la implementación del tranvía. Lo cual resultó un hecho trascendental ya que era la primera vez en la historia de Cuenca que se destinaba un monto tan alto para un proyecto de transporte. Esta inversión representativa es acorde con lo que señalan teóricos de la movilidad, quienes consideran que la única manera de intentar que el transporte público compita efectivamente con el automóvil y emerja es contar con un periodo de fuerte inversión en el primero Kenworthy (2011).

El tranvía ha sido un proyecto que ha desatado polémicas fuertes, tanto por parte de los ciudadanos como dentro del Concejo Cantonal. Una ex concejal de Cuenca manifestaba: “tengo que decir que la información que nosotros recibimos del tranvía, la siento cada vez más débil” (CA, entrevista personal, 6 de enero del 2015). De igual forma se advierte que los estudios no contemplaban dentro de su contenido una planificación urbana para las áreas de influencia del tranvía. Situación que podrá llevar en un futuro a cambios urbanos importantes improvisados y caóticos. Se puede inferir por las entrevistas que al haber sido los estudios realizados por una consultora extranjera, la cual se apoyaba en un equipo local pero conformado de forma independiente, no sólo de la Dirección

de Planificación, sino también de la Dirección Municipal de Tránsito, el tema urbano no fue abordado.

Conclusiones

Cuenca es un ejemplo interesante de análisis como ciudad intermedia latinoamericana que asumió las competencias de planificación y regulación del tránsito y el transporte a finales del siglo anterior. A través de la reflexión realizada se puede observar que el proceso no ha estado libre de dificultades y obstáculos. Sin embargo, si se compara la situación de la transportación pública 20 años atrás con la actual es evidente que se han dado pasos muy importantes en la materia.

Si bien de las últimas propuestas técnicas y administrativas, tales como el proyecto del tranvía y la creación de la EMOV y de la Secretaría de Movilidad, aún no podemos contar con resultados concretos, se puede inferir que existe un esfuerzo interesante de poner a la movilidad entre los temas más importantes para una administración municipal. Sin embargo, se evidencia la dificultad de pasar de las políticas a un nivel operativo práctico.

Por otro lado, es interesante comprobar que si bien las ciudades a finales del siglo anterior cobran un protagonismo, los modelos de desarrollo y políticas establecidas a nivel nacional continúan marcando las pautas que definen los principales hitos de cambio a nivel local.

Finalmente resulta importante recalcar la importancia de la participación ciudadana en todos los procesos de cambio. Tal como se demostró en este corto ensayo, la oposición de la ciudadanía a determinadas políticas o

prácticas puede poner en riesgo la concreción de un proyecto. Situación que en el caso de Cuenca ha mejorado a partir del Plan Estratégico del año 2003 y posteriormente con la realización de las asambleas itinerantes de planificación tanto urbana como rural, entre varias otras medidas. Tal como expresaba una de las ex-secretarías de Planeamiento: “La planificación participativa trasciende administraciones porque se vuelve demanda ciudadana”, lo cual permitiría una mayor continuidad tanto de políticas públicas como de proyectos puntuales.

Bibliografía

- Chauvín, J. P. (2007). *Conflicto y gobierno local. El caso del transporte urbano en Quito*. Quito: Abya-Yala.
- Gakenheimer, R. (2011). “Land use and transport in rapidly motorizing cities: contexts of controversy”. En *Urban transport in the developing world. A handbook of policy and practice*, H. Dimitriou, & R. Gakenheimer (Eds.): 40-68. Cheltenham: Edward Elgar.
- Gobierno del Ecuador (2010). *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización*
- Gobierno del Ecuador (1997). *Ley Especial de Descentralización del Estado y Participación Social*
- Kenworthy, J. (2011). “An international comparative perspective on fast-rising motorization and automobile dependence”. En *Urban transport in the developing world. A handbook of policy and practice*, H. Dimitriou, & R. Gakenheimer (Eds.): 71-112. Cheltenham: Edward Elgar.
- Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.
- Ordeig, J. (2004). *Diseño urbano y pensamiento contemporáneo*. Barcelona: Instituto Monsa.
- PADECO Co. Ltd. (1999). *Plan para un sistema de tráfico sustentable para una ciudad piloto, Cuenca-Ecuador*. Cuenca.
- Secretaría de Movilidad. (presentación del 27 de junio de 2013). *Movilidad sustentable para Cuenca*. Cuenca.

Entrevista

Espacio Público y Ciudadanía en América Latina

Un diálogo con Patricia Ramírez Kuri

Public space and citizenship in Latin America

A dialogue with Patricia Ramírez Kuri

Juan Pablo Pinto*
María Cecilia Picech**

Patricia Ramírez Kuri es Doctora en Sociología por la Universidad Nacional Autónoma de México e Investigadora titular en el Instituto de Investigaciones Sociales de esa misma universidad. Su área de investigación son los Estudios Urbanos y Regionales con énfasis en el espacio público urbano, las políticas y la administración urbanas, así como la construcción de ciudadanía. En su trayectoria profesional también se ha dedicado e interesado por procesos relacionados con: 1) Planeación, gobiernos locales, coordinación metropolitana y regional; 2) Procesos locales, metropolitanos y regionales; y, 3) Transformaciones ambientales y procesos de urbanización.

Esta entrevista está dividida en cuatro ejes temáticos y fue realizada durante el Congreso "Desigualdades urbanas en América Latina y la Región Andina", llevado a cabo del 25 al 27 de octubre de 2017 en la Sede Académica de FLACSO en Quito-Ecuador.

Para ver la entrevista completa siga el siguiente enlace:
<http://bit.ly/2F1mhuM>

1. Doctorando en la Universidad Autónoma Metropolitana de México e Investigador de la Red Universitaria de Estudios Urbanos de Ecuador, CIVITIC. Correo: juanppintov@gmail.com
2. Máster en Antropología por FLACSO Ecuador e Investigadora de la Red Universitaria de Estudios Urbanos de Ecuador, CIVITIC. Correo: mpicechfl@flacso.edu.ec

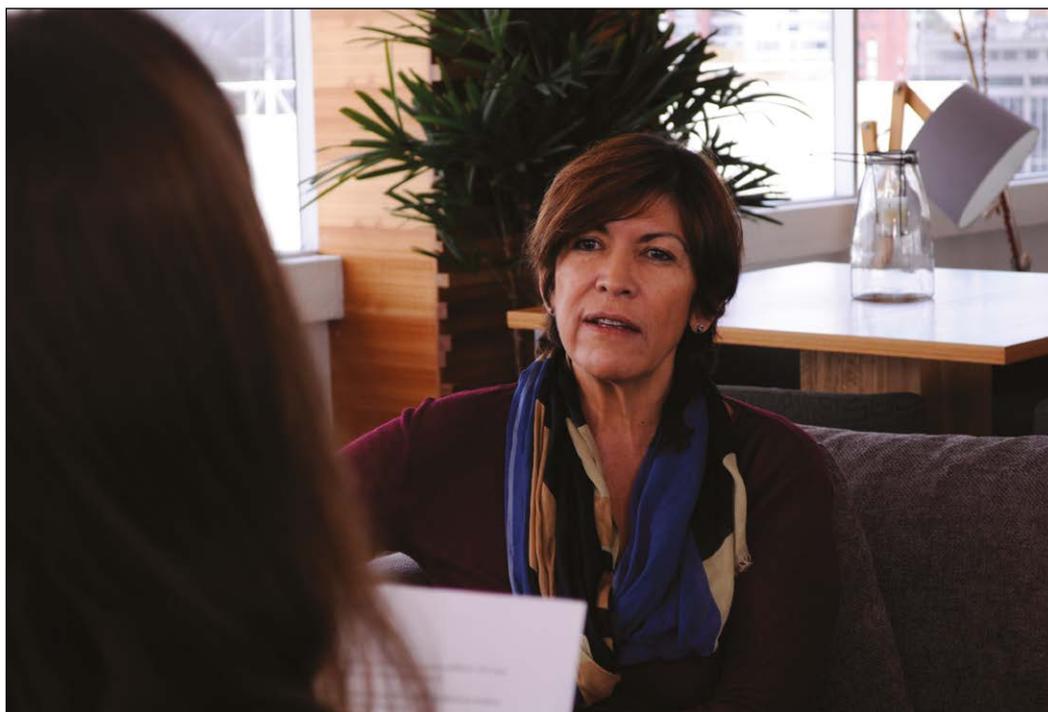
- **Espacio público: definiciones y contextos**

Hay quienes sostienen que la ciudad misma es el espacio público, otros afirman que opera como ideología, porque un espacio libre de conflictos no existe y no puede existir por el complejo entramado de intereses que pugnan en las ciudades. En este contexto, ¿de qué hablamos cuando hablamos de espacio público en el siglo XXI?

Hablar de espacios públicos es hablar de procesos, de relaciones, de prácticas sociales, de interacciones entre unos y otros, diferentes y antagónicos, desiguales y diversos. En ese sentido, hablar de espacio público es hablar de la ciudad y considero que el espacio público hace ciudad, pero también es producto de la ciudad que hace espacio público.

El concepto de espacio público es un concepto polisémico, de significados múltiples, porque el espacio público se construye a partir de una red conceptual asociada a un Estado, pueblo, cultura, ciudadanía, sociedad, instituciones, entre otras categorías que se han transformado históricamente, sobre todo en las últimas décadas. ¿De qué hablamos cuando hablamos de ciudadanía? ¿Qué significa ser ciudadano? ¿Desde dónde? Hay dos conceptos que, en las últimas décadas, están específicamente asociados a lo público como proceso que se construye a partir de relaciones, estos son democracia y ciudadanía.

¿Se podría establecer una periodización histórica con las principales inflexiones teóricas respecto al concepto de espacio público?



Sí, se puede establecer, con el riesgo de caer en una visión esencialista en la transformación de lo público. Se puede decir que históricamente se ha transformado e impulsado por procesos de cambio social, cultural, espacial y urbano. En el siglo XV lo público se entendía como bien común. De hecho, hay una tradición en las formas organizativas con relación a la espacialidad urbana que eran los comunes, que eran espacios que gestionaba la propia comunidad. Esto se fue transformando a lo largo de cinco siglos, pasando por distintos significados. En la actualidad se puede decir que hay distintos significados al hablar de lo público, los cuales se cruzan con su esencia de bien común, pero también están vinculados a las formas de organización de los bienes comunes, tales como el agua, el aire, la tierra como referente cultural y productivo. En el caso de México, por ejemplo, los pueblos originarios en la ciudad tienen como referente la tierra como lugar social y simbólico. Entonces, con respecto a lo público, podemos hacer una cronología histórica de los cambios, pero actualmente en Iberoamérica se habla de lo público como lo que es del pueblo, que tiene que ver con la palabra pueblo, lo que es de todos y todas, para todos y todas.

Parece un ideal, sobre todo cuando se habla de lo que es de todos y para todos en una sociedad diversa, heterogénea, diferente. El aire, el agua, el suelo como bienes públicos pueden ser de todos y todas, pero sin embargo hay un acceso marcadamente desigual a estos recursos. Esto históricamente se ha transformado, sin embargo, entendiendo que lo público se construye como un proceso relacional, quizá las preguntas serían ¿cómo son esas relaciones y prácticas de sociabili-

dad, de conflicto, de cooperación, de solidaridad? ¿Cuál es el contenido de ser ciudadano? ¿Cómo se han transformado los derechos que se reclaman? ¿Cómo ocurren esas relaciones que construyen a lo público? ¿Cómo ocurren esas prácticas sociales y culturales que le dan sentido?

En ese sentido, sí han cambiado profundamente las formas asociativas. Hemos pasado a una secularización de la sociedad, a una individuación en las prácticas, y lo público es esencialmente colectivo. Cuando hablamos de lo público como espacio de relación, hablamos de lo colectivo.

¿Cuáles procesos económicos, políticos, institucionales han hecho que se posicionen en la agenda académica esta urgencia por debatir sobre el espacio público?

Las transformaciones urbanas asociadas a procesos de fragmentación de lo público. Podríamos señalar que un rasgo es la fragmentación como espacio de relación y de comunicación entre unos y otros. Otro fenómeno que cruza la revalorización de lo público como representación de la ciudad que vivimos es la desigualdad en el acceso a la ciudad.

Quizá lo público, como ningún otro lugar en la ciudad, haga visible la convergencia de la diferencia, de las exclusiones y de las fragmentaciones urbanas. Hace visible la diversidad cultural que confluye en las calles, en las plazas, en los espacios semipúblicos de reunión, en los foros, en cafés, en los espacios culturales, en los parques, en los espacios físicos sociales. Con la revolución científica y tecnológica, a partir de los años setenta y ochenta, se abrió la posibilidad real del ciberespacio y de

las relaciones de sociabilidad y conflicto que ahí se desarrollan, que de alguna manera reproducen en términos virtuales las relaciones que se construyen en los lugares que habita la gente y que tiene un repertorio muy amplio de interacciones que lo construyen.

¿En qué se diferencian el espacio público de la propiedad pública?

Se puede hablar de un espacio público autónomo, que se construye a través de las relaciones que establecen entre unos y otros diferentes en la sociedad. Lo público tiene una dimensión jurídica que alude a la propiedad privada y a la pública también. Hablar de lo público tiene una importancia central porque se lo ha obviado en el debate de la ciudad.

Previo a los años noventa, lo público no era dimensión considerada en el debate de la ciudad, pero tampoco en las formas de gestión y planificación urbana ni en los instrumentos ni en las políticas urbanas que ahora lo recuperan. Se había considerado como el equipamiento, como el espacio abierto, le ponían en los planes de desarrollo en un sentido funcional. En un sentido funcional, lo público y lo privado son dos dimensiones importantes del orden urbano, que tienen una relación de tensión por la desigualdad con la que se construyen. Alude a la propiedad pública, institucional, estatal y a una dimensión privada que tiene que ver con lo privado jurídico, como interés que se ha venido construyendo, como interés central en esta relación público-privada que define las delimitaciones y civilizaciones urbanas. Es una relación muy compleja.

En la relación del espacio público y privado, como categorías que no son dicotómi-

cas, se requieren uno a otro. Pero cuando lo privado se vuelve un interés único mata a la público y al sentido de lo público, como un abierto accesible, compartido, como cuando se privatizan las calles, se cierran las colonias, etcétera.

¿Cuáles son los principales actores e instituciones que simultáneamente producen y entran en conflicto por el espacio público en las ciudades latinoamericanas?

En las ciudades latinoamericanas podríamos pensar en el Estado, teniendo en cuenta que ha cambiado la relación estado-sociedad-territorio en el mundo occidental, pero también en América Latina. Lo público estatal ha sido protagonista y se ha trasladado a formas de construcción de lo público-autónomo. También está la ciudadanía, la sociedad civil, los actores políticos institucionales, como los partidos políticos, la clase política vinculada a la clase económica, que son actores hegemónicos que intervienen en la construcción y reconstrucción de lo público como espacio social, simbólico, político y como lugar de relación. Además están los actores de las economías ilegales, que cada vez han cobrado mayor protagonismo en lo que ocurre en el espacio público y en el cómo ocurre. Es importante pensar en lo público no como algo fijo, sino como algo que se transforma al cambiar los contextos micro-locales, regionales y globales en los que se construye.

Hay nuevos actores que intervienen en la construcción de lo público como espacio de relación, como los actores comunes de la sociedad organizada, de la ciudadanía que construye la experiencia urbana en relación con lo público. Las personas, los colectivos,



que toman el transporte público, que usan las distintas formas de movilidad, que establecen relaciones y encuentros a través de la mirada, de los pasos, de los movimientos corporales, de las cautelas para conducirse en la ciudad frente a las formas de inseguridad y de violencia real y simbólica que cruzan actualmente las formas de relación y de construcción de los lugares y espacios públicos. Quizá, como ningún otro lugar, es importante mencionar que lo público expresa la relación entre cuerpo y ciudad.

- **Mercado y espacio público**

¿Qué rol juega el Estado en los procesos de privatización del espacio público llevados a cabo por los actores vinculados al sector inmobiliario – financiero en América Latina?

El Estado y los gobiernos locales han jugado un rol protagónico en la privatización de lo público a través de las políticas urbanas, a través de vínculos de asociación público-privada que se pusieron de moda desde los años ochenta en distintas ciudades del mundo occidental y en Iberoamérica, y que entraron como modelo a las grandes capitales de América Latina.

Han jugado un papel los gobiernos locales, pero también las instituciones responsables de la gestión y la planeación urbana, que han modificado la idea de planeación y las normatividades y las leyes, y que han abierto posibilidades a formas de incorporación de espacios previamente públicos a formas privadas, de uso, de gestión, de segmentación de públicos y usuarios.

¿En América Latina se puede identificar una tendencia hacia el fomento de la pri-

vatización de los espacios públicos, o más bien esta se inclina hacia la regulación estatal o local?

En términos generales sí se puede identificar una tendencia hacia la privatización de los espacios públicos, con particularidades y especificidades en cada ciudad. Dependiendo del tipo de gobierno y del proyecto de ciudad —en lo político, cultural y urbano—, hay tendencias también vinculadas a la regulación de lo público. No es lo mismo hablar de ciudades como Quito o la Paz que hablar de la Ciudad de México o de Buenos Aires. Son diferentes los procesos de expansión urbana y de cambio en lo que significa el espacio público para distintos sectores.

Hay una tendencia hacia la privatización más que hacia la regulación de lo público. Pero aquí abriría toda una discusión, porque ¿qué significa regular lo público? ¿Lo público para quién? Se puede regular lo público poniendo cámaras, entonces, en ese caso, introduces formas de control social del uso de lo público. Regular lo público para las apropiaciones privadas y mantenerlo como espacio abierto accesible para la ciudadanía es otra cosa. Habría que ver a qué nos referimos cuando hablamos de regulación de lo público y preguntarnos actualmente ¿de quién es lo público como espacio de relación? ¿Qué procesos convergen en lo público? ¿Qué tendencias se están imponiendo?

Decir que hay regulación es algo muy general. Demandar la regulación de lo público también tiene el riesgo de caer o apoyar políticas de control social que limiten las libertades en el uso de los espacios públicos, porque también podríamos decir, y esto es cuestión de enfoque, que lo público es el espacio en

donde convergen necesidad y libertad, que además hace visible estas dos dimensiones de la vida urbana. Entonces, es difícil pensar en su regulación entendida como control.

En la medida en que las lógicas del capitalismo se expanden los individuos tienden a establecer una relación con el espacio como simples consumidores ¿se puede hablar de una ciudadanía en el espacio público mediada por el consumo?

Sí, desde luego, nuevamente en términos generales. El consumo nos acerca, nos permite participar en lo que la sociedad produce. En la actualidad, la vida urbana y el uso de los espacios públicos, semipúblicos, de reunión, con toda su diversidad, desde luego están asociados, mediados y, en muchos casos, protagonizados por el consumo.

Esta mediación por el consumo es un elemento de diferenciación social y allí entra el tema de las prácticas sociales que construyen espacio público vinculadas a formas de consumo muy diversas. Pienso que es difícil encontrar un espacio público, con excepción de la calle, pero no en un sentido completo, en donde no esté vinculado el uso público y la diversidad de usos públicos con ofertas de consumo muy diversas. De allí la tendencia a la mercantilización y a la masificación de los espacios públicos, sobre todo los espacios públicos centrales, tradicionales, históricos. La tendencia a la masificación y mercantilización de los centros históricos es evidente, pero también de las centralidades modernas.

- **Espacio público y ciudadanía. Luchas, tensiones y búsqueda de reconocimiento**

¿Cómo pensar las contradicciones constitutivas de la ciudadanía, de las diferencias jerárquicas entre ciudadanos y de sus relaciones con el espacio público como espacio de todos?

La ciudadanía pensada como concepto requiere espacio público y los dos conceptos articulados son conceptos que en la realidad se construyen de manera conflictiva. Abrir espacios públicos y construir ciudadanía implica batallas por la apertura de espacios de inclusión para diferentes. ¿Qué significa ser ciudadano en una ciudad que ha cambiado? Fernando Carrión lo ha mencionado muy claramente al preguntarse ¿qué ha pasado con las migraciones campo-ciudad, donde las ciudades eran sedes del desarrollo industrial, de la urbanización y modernización acelerada, a ciudades con migraciones internacionales, en donde las migraciones son más complejas y las inclusiones de aquellos migrantes rurales-urbanos han cambiado?

En la ciudad de México siguen llegando, pero aquellos migrantes que llegaron del campo a la ciudad fundamentalmente se establecieron en asentamientos irregulares que después se transformaron en colonias populares, periféricas y subalternas, y siempre tuvieron una posición de subalternidad frente a la ciudad formal y frente a los espacios hegemónicos. No es tan dual, ni tan dicotómico. En el caso de la ciudad de México, el 60% de la urbanización es popular.

Es difícil hablar de espacio público sin ciudadanía en términos del pensamiento situado en la modernidad occidental, y es difícil hablar de espacio público sin ciudadanos y de ciudadanos sin espacios públicos de expresión, de relación, o de poner en práctica

lo que significa ser ciudadano. Pienso que las dos categorías se están resignificando frente a realidades que tienden a debilitarlas y a degradar el sentido de lo público y del ser ciudadano como relación de pertenencia con un lugar, con una ciudad, no como repertorio de derechos y obligaciones, sino como práctica social que ocurre en los lugares reales y virtuales.

¿Qué cambios y continuidades se han producido en América Latina en esa compleja relación de espacio público y ciudadanía con respecto al siglo pasado?

Pienso que se han generado cambios muy profundos en el último medio siglo, pero quizá más en las últimas tres décadas que marcan el cambio del siglo XX y el inicio del siglo XXI. Esos cambios tienen que ver con el incremento de una parte de la polarización socioespacial, en donde se han enfatizado las divisiones espaciales como expresión de las desigualdades urbanas y de las injusticias espaciales.

Especialmente en la construcción social del espacio ha habido cambios que han creado nuevas fronteras reales y simbólicas que han debilitado las diversas formas de acceso a la ciudadanía, y no hay una sola forma de acceso a la ciudadanía, de ser ciudadano, es decir, como lo entiendo yo, no hay una sola forma de relación y de pertenencia a una ciudad, a una comunidad, al lugar como referente de identidad.

Ha habido cambios que tienen que ver con formas de exclusión materializadas en desplazamientos reales de grupos en condiciones de desventaja social y de pobreza urbana, hacia las periferias, en donde se delimitan

las grandes ciudades y los espacios megalopolitanos, pero también hacia afuera de los propios países, hacia otras regiones. Las migraciones están ahora dentro de las grandes ciudades, en esos espacios que se encuentran del otro lado de las fronteras nacionales de distintos países. En el caso de México es Estados Unidos y Canadá, pero también están las migraciones de Centroamérica, Guatemala y Salvador, que tienen como destino los Estados Unidos y a varias regiones de México.

¿Qué condiciones de ciudadanía tienen estas poblaciones que representan éxodos migrantes para encontrar mejores condiciones de vida? En ese trayecto hacia espacios que se encuentran al otro lado de las fronteras estamos frente a una ciudadanía en condiciones de vulnerabilidad y de exclusión.

¿Cómo la interseccionalidad de factores de clase, género, edad, estatus migratorios, nacionalidad, entre otros, incide en el desigual acceso al espacio público?

Podemos partir de que hay un acceso desigual al espacio público y aquí entraría el tema etario y de género. Hay un tema de género, de desigualdad de género, en el acceso al espacio público, pero también en el riesgo que implica tener acceso a los espacios públicos, pensando en los espacios de movilidad cotidiana, como es el metro, el transporte público. Las relaciones entre unos y otros donde hay formas de hostilidad y formas muy diversas de violencia de género marcan el desigual acceso a los espacios públicos y a las trayectorias y rutinas cotidianas de unos y otros, que también tienen que ver con el uso del tiempo.

Hay una tendencia, más que tendencia es una realidad, al empobrecimiento del tiempo

disponible de las personas. Allí las mujeres somos representativas de ese empobrecimiento del tiempo libre, porque hay múltiples dimensiones que tienen que ver con el cuidado de otros –familiares, hijos, parejas, maridos, hermanos, padres– y al mismo tiempo hay que realizar actividades que tienen que ver con su inserción en el espacio público a partir del estudio, trabajo, participación social y política.

Allí hay una primera forma de desigualdad en el espacio público que muestra una forma de urbanismo en el que han sido protagónicos los espacios públicos diseñados para actividades masculinas o orientados a un uso masculino, porque fueron los primeros que estuvieron incorporados a temas de trabajo o porque el diseño urbano está hecho por una mirada masculina. Esto está cambiando por formas de urbanismo incluyentes, de aquí que haya demandas recientes por integrar formas de urbanismo desde una visión de género, que sería un urbanismo más incluyente, donde tendrían espacio todas y todos, de edades distintas, para tener un acceso más equitativo, menos desigual a la ciudad.

Por otro lado, también está el tema de los jóvenes ¿Qué significa ser joven y ser ciudadano en una ciudad como ésta? Los espacios públicos barriales, los pueblos originarios y urbanos en la ciudad de México, las zonas donde están establecidas y se despliegan las grandes unidades habitacionales que se empezaron a construir desde los años sesenta, se distinguen por una gran carencia de espacios públicos, en donde la calle es protagónica de todo lo que puede ocurrir, y allí las relaciones entre los y las jóvenes se desarrollan en estos espacios con una carencia de oferta cultural, de oferta de lugares de relación, donde los

cines más cercanos se encuentran a una hora de distancia y es costoso el transporte. Allí hay verdaderas disputas por el espacio, por el lugar común de la calle, y esas disputas tienen contenidos de violencia real y simbólica que presentan realmente el drama de ser joven y ciudadano en ciudades como las nuestras, que cuestionan el desarrollo de un urbanismo y de una modernización excluyente que dejó afuera a otras formas de hacer ciudad, que las dejó carentes de servicios y de bienes públicos que se han brindado a las localidades y a las zonas centrales de la ciudad.

Se puede decir que tanto el urbanismo como la ciudadanía se construyen a partir de un concepto de clase concreto, y en ciudades como las nuestras todos estos puntos son temas a debatir. Desde el siglo XX el espacio público en distintas ciudades tiene un carácter de clase concreto y también un carácter de género muy específico, en términos de las formas de uso y apropiación de la ciudad para unos y para otros. Ni hablar de los niños y niñas, que son otra vertiente en términos de espacios públicos para la infancia o para las infancias, al igual que espacios públicos para las juventudes. Aquí entra el tema de la privatización, porque han proliferado espacios públicos de carácter privado de clases medias y altas, que privilegian espacios semipúblicos de reunión, como es el caso de los centros comerciales. Ahí el consumo es protagonista y definitorio. No obstante, hay poblaciones que usan los centros comerciales para estar, o para compras menores que evidencian un uso y apropiación de estos espacios que originalmente fueron creados para el consumo, pero que poco a poco y a partir de los usos que le ha asignado la gente se han abierto a usos públicos de grupos que no

necesariamente tienen un nivel alto de consumo. Yo me atrevería a decir que todos consumen, puede ser un helado, un refresco o un consumo a través de la mirada. Un autor lo señaló: cuando aparecen las primeras tiendas departamentales en el siglo XIX se da el lujo democratizado, la gente va a ver, es un consumo aspiracional porque la gente va a mirar.

Aquí me ponen a pensar en que hay una intención, más que de regulación, de control de lo público como espacio ciudadano hasta en las formas de consumo. En este sentido, sí hay una segmentación de públicos que usan los lugares comunes y consumen en ellos, desde las zonas centrales a las zonas periféricas, pero también hay una diversidad de prácticas, pensando en los espacios públicos como lugares de relación. Al inicio, cuando empezamos esta entrevista, me decían ¿cómo puede ser de todas y todos? En un contexto tan conflictivo y desigual, el espacio público es un espacio que se construye a partir del conflicto por pertenecer.

Han emergido una diversidad de sujetos cómo los grupos GLBTI y los grupos de jóvenes que reivindican su derecho a la diferencia y buscan su reconocimiento ¿Cuáles son los mayores retos y los principales impedimentos que han tenido que enfrentar estos grupos a nivel urbano?

Enfrentan la estigmatización, la discriminación, como ideas o concepciones que orientan la manera de mirar la diferencia. Pienso que es importante reconocer el espacio público porque es el lugar en donde puede construirse la convergencia de una política de la diferencia, a partir de programas y acciones, pero sobre todo a partir de la construcción

de una cultura cívica común entre diferentes. Significa cambiar miradas, ideas y prácticas institucionales y de la misma sociedad.

¿Cuál es la capacidad de incidencia que tiene la acción colectiva de las clases populares y de los nuevos movimientos sociales, si no se conforma un horizonte político común frente a la ciudad y sus desigualdades?

No lo sé, es una buena pregunta, pero es muy amplia y no quisiera caer en una respuesta que represente un desencanto ante los grandes y pequeños problemas que estamos experimentando. Hay experiencias muy valiosas en América Latina, en donde las luchas y los movimientos sociales populares han logrado incidir, cambiando el marco legal y las relaciones entre instituciones y sociedad, abriendo espacios de un mayor reconocimiento a sus necesidades y demandas.

Creo que la pregunta puede ir por allí, es decir ¿cómo construir propósitos comunes entre diferentes? Yo pienso que es posible, pero es algo que se construye, que no está dado, y que el gran desafío es abrir espacios de deliberación y debate entre diferentes. El reto es ¿cómo construir propósitos comunes entre diferentes para disolver estas fronteras que fragmentan la comunicación y la inclusión de unos y otros? ¿Cómo dismantelar los estigmas y prejuicios que han crecido precisamente por estas fragmentaciones urbanas?

Creo que es posible, hay que ponerlo en práctica. Hay experiencias participativas, se han creado distintos espacios que les llaman escuelas de participación ciudadana, talleres en donde participa la gente. Pienso que volver a lo local como espacio de participación y darle su valor, obviamente sin caer en

localismos, puede abrir espacios públicos y políticos entre diferentes, en torno a un objetivo común, que en este caso sería el universo común y compartido que es la ciudad y el espacio público.

- **Espacio público y globalización**

¿El mundo virtual e internet pueden considerarse como espacios públicos?

Yo creo que son los nuevos espacios públicos. Sí, definitivamente, son los nuevos espacios que se han ampliado, que han sido grandes proveedores de información de todo tipo, verídica y no verídica, que convocan a reuniones a través de redes en el ciberespacio que en muchos casos se concretan en el espacio de lugares. Hay experiencias muy diversas de construcción de lo público en el ciberespacio.

Hay muchos movimientos sociales y grupos que usan las nuevas tecnologías de la información y comunicación para plantear demandas, intervenir en las ciudades ¿cómo incide este mundo virtual en la politización o la despolitización de la ciudad, así como en la reestructuración del espacio público?

Pienso que tiene una incidencia muy importante en la construcción de lo público y lo político, de lo público como espacio de relación. No substituye a lo público, como espacio de lugares, sin embargo, la autonomía y la libertad de los ciberespacios virtuales es mayor que las libertades que se construyen en los espacios públicos reales, en los lugares.

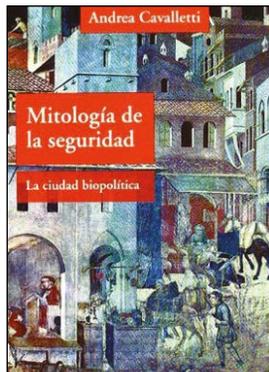
Sin embargo, pensando que había una tendencia a la polarización del ciberespacio público con el espacio público histórico que es la ciudad, realmente lo que estamos observando es una tendencia hacia la conexión con el ciberespacio público a través de formas organizativas, de convocatorias, de nuevas formas de resistencia con el espacio público real, donde habita la gente. Esto pensando en las formas de cooperación y solidaridad, porque finalmente también el ciberespacio se ha transformado en el espacio en donde se registran redes sociales negativas, formas de riesgo y violencia. Si bien hay una dimensión que degrada las relaciones entre unos y otros, también estamos hablando del espacio público de participación,

de relación, de resistencia ante los efectos excluyentes y fragmentadores que se producen en los lugares en donde habitan las personas. En ese sentido, hay una tendencia a la vinculación de estas dos dimensiones del espacio público.

No obstante, pienso que hay una fundamental diferencia entre el espacio público virtual y el de los lugares, y tiene que ver con el tiempo y la memoria. En el espacio público virtual existe la inmediatez de lo público, todo pasa muy rápido, como una publicación que puede durar una semana. La memoria es a corto plazo. En cambio, en el espacio público de lugares, lo público se construye a partir de una memoria colectiva que, en muchos casos, es transgeneracional.

Referencias bibliográficas

Mitología de la seguridad: La ciudad biopolítica (2010)



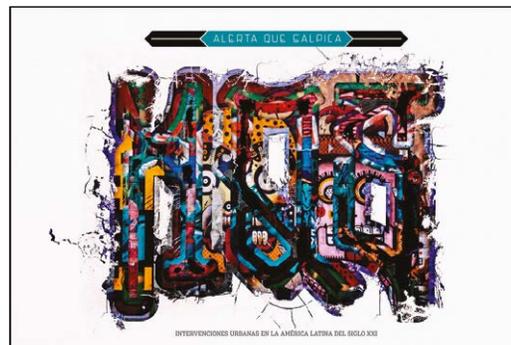
Autora: Andrea Cavalletti. Traducción: María Teresa D'Meza. Buenos Aires: Ediciones Andrea Hidalgo.

Es un libro que, a pesar de tener algunos años desde su publicación, es un texto fundamental para comprender las raíces ontológicas de los aspectos centrales del debate urbano en Latinoamérica en general y de Chile en particular en torno a la seguridad ciudadana. Indagando sobre los vínculos entre poder y espacio, se fundamenta en Foucault y en la teoría de Cerdá para analizar los desarrollos de la idea de seguridad a través de la historia y la constitución de los estados modernos.

Alerta que salpica / Paredes pintadas de Latinoamérica (2015)

Producción colectiva entre Colombia, Ecuador, Costa Rica y Venezuela

A partir del trabajo de activistas, educadores e investigadores comprometidos con los procesos sociales se compiló esta publicación sobre el grafiti y el arte callejero de Latinoamérica. A partir de seis ejes centrales - distraer, agitar, territorializar, trastocar, recordar y vender -, el texto nos invita a repensar las dinámicas del habitar el territorio en las grandes ciudades latinoamericanas. Con miradas diversas,

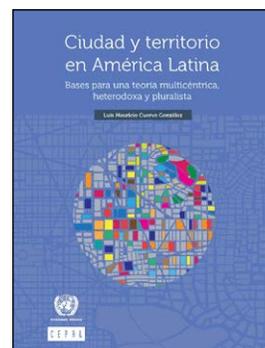


el texto nos enseña 608 imágenes de intervenciones, diecinueve entrevistas a artífices y siete ensayos de críticos y artífices de todo el continente que nos permite acceder al discurso creativo y activo de la acción ciudadana a través de la gráfica. Puedes acceder al libro on-line en: https://issuu.com/ejercito.comunicacional/docs/aqs_beta.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

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

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

Se recopilan cuatro trabajos inéditos del autor,



que parten de investigaciones desplegadas a lo largo de varias décadas de trabajo, cada uno construido como respuesta a desafíos específicos, pero articulados alrededor de

preocupaciones comunes, transversales al conjunto. Se trata, por tanto, de textos representativos del estado actual de interrogaciones fundamentales y constituyen versiones de síntesis en cada una de las líneas de trabajo en los que ellas se inscriben: la teoría del desarrollo, la epistemología urbana, la geografía económica de la mundialización y la economía política de la ciudad y el territorio en América Latina. Disponible en: <http://repositorio.cepal.org/handle/11362/41943>

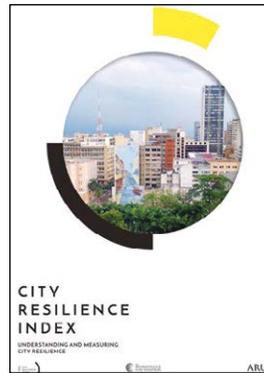
Arquitectos en Mendoza. Biografías, trayectorias profesionales y obras (1900-1960). Tomo I (2017)



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

El libro nace de la colaboración de más de 20 autores, principalmente arquitectos e historiadores del arte, que trabajaron en la elaboración del texto, recolección de datos y fotografías sobre arquitectos en la ciudad de Mendoza, Argentina. Esta publicación se base en una investigación financiada por el Fondo Nacional de las Artes para el período 2015-2016, y su edición gracias al apoyo del Instituto de Historia del Arte de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo. Puede descargarlo en: <https://www.historiadelarteffyl.com/otras-publicaciones>; <https://conicet-academia.edu/CeciliaRaffa/Books>

City Resilience Index (2017)



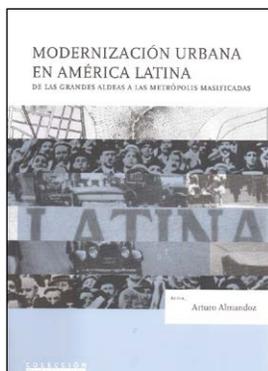
Understanding and measuring City Resilience. Rockefeller Foundation; ARUP

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

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

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

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



Universidad Católica de Chile, RIL Editores.

Desde la concepción de José Luis Romero y otros historiadores culturales, se recorren las transformaciones

iniciadas bajo la égida modernizadora de la burguesía post-independentista e industrial de América Latina. Los capítulos se definen en torno a los períodos urbanos, desde las transformaciones de las ciudades poscoloniales o grandes aldeas con las primeras reformas progresistas y liberales de mediados del siglo XIX, hasta la aparición y consolidación del urbanismo moderno un siglo después. Junto a este recorrido se incorpora la representación imaginaria de la urbanización y de la modernización misma, así como del clima intelectual y académico en el que emerge el urbanismo como disciplina. Este es un excelente trabajo para repensar el campo de la historia cultural y las mentalidades. Disponible: <https://bibliodarq.files.wordpress.com/2015/08/almandoz-a-modernizacic3b3n-urbana-en-amc3a9rica-latina-de-las-grandes-aldeas-a-las-metr3b3polis-masificadas.pdf>

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

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

El libro-diálogo sobre la ciudad se da entre un filósofo y dos arquitectos urbanistas. Por un

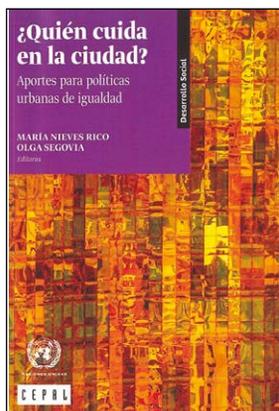
lado, Jelson Oliveira muestra como la filosofía, a lo largo de la historia, se interesó por la ciudad y los desafíos de la vida urbana, sobre todo desde el punto de vista ético. Por otro lado Andrei Crestani y Clovis Ultramari ofrecen una mirada crítica sobre la tradición de la arquitectura y el urbanismo,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



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

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

Ante los actuales desafíos, los instrumentos acordados en las Naciones Unidas ofrecen una base para la implementación de políticas pú-



cia el desarrollo sostenible. Conforme a ella, se debe garantizar a las mujeres la igualdad de derechos en todas las dimensiones que afec-

blicas innovadoras. En la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible se reconocen la igualdad de género y la autonomía de las mujeres como factores fundamentales para avanzar ha-

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

Agenda de actividades

Ecuador

Loja, 19-20 de Marzo 2018 – Seminario Internacional: Hacer Ciudad: desde abajo y entre todos. UTPL.

El Seminario tiene como objetivo principal generar 9 espacios académicos de diálogo y debate, denominados "clases", dentro de los cuales las y los profesores, internacionales, nacionales y locales, expondrán y compartirán con los estudiantes, sus experiencias de investigación en torno a las formas de producir ciudad desde las bases populares organizadas y hacia arriba. Contacto: j.erazoespinosa@gmail.com

Quito, 21-23 Marzo 2018 - Primer Seminario Internacional Usos del Derecho y Acciones Colectivas en áreas urbanas segregadas de América Latina y el Caribe. Flacso, Ecuador.

El Seminario se desarrolla en el marco del proyecto de investigación-acción Desafiando a la segregación socio espacial en grandes ciudades latinoamericanas: Buenos Aires, La Paz y Quito empoderamiento legal comunitario y acceso a la justicia. El mismo tiene como objetivo principal, proporcionar una plataforma de encuentro de diferentes formas de acción y demanda colectiva, especialmente aquellas que recurren a herramientas jurídicas, manifestadas en áreas urbanas segregadas de América Latina y el Caribe, a partir de tres ejes temáticos: 1) La segregación socio espacial en áreas urbanas de América Latina y el Caribe - Coord.: Laura Cedrés (Ecuador) y Francisco Sabatini (Chile); 2) Acciones y

demandas colectivas de organizaciones sociales y comunitarias en territorios segregados – Coord.: Ma. Silvia Emanuelli (México) y Marcelo Rodríguez (Chile/Brasil); 3) Estrategias jurídicas conjuntas entre las poblaciones segregadas, el Estado y la práctica privada, para combatir la segregación a través del empoderamiento legal – Coord.: Betânia-Alfonsín (Brasil) y Álvaro Orbea (Ecuador). Más información en: <https://www.flacso.edu.ec/portal/contenido/paginas/convocatoria-seminario-internacional-usos-del-derecho-y-acciones-colectivas-en-areas-urbanas.169>

Quito, Guayaquil y Cuenca, 24-26 Julio. *El municipalismo Latinoamericano: la encrucijada actual.*

Luego de los procesos de descentralización vividos en la región, hoy se cuenta con municipios con más capacidad económica, mayores competencias, con plataformas más representativas. Sin embargo, en este siglo se vive un proceso pendular en términos políticos: un giro a la izquierda hasta 2014 y desde allí un proceso de derechización con contenidos preocupantes. Para discutir las características de este proceso y las posibilidades de acción en este contexto, se ha organizado un seminario internacional. En este contexto, nos formulamos las siguientes preguntas: ¿Cuáles pueden ser los efectos de este proceso en nuestras ciudades? ¿Este ir y venir de lo municipal a tono con lo nacional evidencia una ausencia de autonomía de lo local? Participarán autoridades locales y académicos para compartir experiencias y conocimientos. Información: Fernando Carrión fcarrion@flacso.edu.ec

Guayaquil, 17-19 Octubre. II Congreso de Estudios de la ciudad CIVITIC 2018

Siguiendo con la línea del grupo CIVITIC, estamos organizando el II Congreso en la ciudad de Guayaquil, con la intención de seguir generando redes entre los académicos dedicados a estudiar las ciudades del Ecuador. Los ejes temáticos serán: Movilidad; Espacio Público; Producción del Hábitat y Expansión; y Cambio climático y Resiliencia. Más información: filiberto.viteri@cu.ucsg.edu.ec

Quito, Guayaquil y Cuenca, 14-16 de Noviembre de 2018. Seminario de Arquitectura Latinoamericana (SAL)

Los Seminarios de Arquitectura Latinoamericana (SAL) son el foro más representativo de las prácticas, teorías e historias de la arquitectura de América Latina, con el fin de hacer un balance de la arquitectura y la ciudad en las últimas décadas. En este esfuerzo se ha divulgado y debatido las particularidades de las regiones del continente, reforzando lazos de amistad y colaboración entre arquitectos, e incidido en la valoración de la arquitectura y las ciudades latinoamericanas. Desde 1985 el SAL ha realizado 16 seminarios en diferentes países; en el 2018 se llevará a cabo el SAL XVIII que tendrá lugar en Ecuador, renovando la modalidad presencial con la ayuda de tecnologías vigentes que dinamizarán el análisis y discusión. Los ejes teóricos son tres: la identidad, austeridad y solidaridad en la arquitectura y la ciudad latinoamericana actual. Más información y referencias: Inés del Pino. E-mail: idelpinom@puce.edu.ec

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

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

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

El Ecuador y la ciudad de Quito invitan al XVII Encuentro de Geógrafos de América Latina (EGAL) a efectuarse en abril de 2019. Este Encuentro, realizado de manera bianual desde hace más de 30 años, tiene como objetivo promover el intercambio de la producción geográfica contemporánea entre investigadores, estudiantes y profesionales de la región. En esta ocasión la pregunta central del encuentro es: ¿Qué aporte hacemos los geógrafos frente a los retos de la integración y la diversidad en América Latina? Más información en: https://www.dropbox.com/s/7inn6k7khv1rb56/EGAL_2019_Convocatoria_ESP-POR.pdf?dl=0

Internacionales

Cochabamba, Bolivia, 26-28 Marzo 2018. *Diálogos Urbanos. Reestructuración socio-económica, reconfiguración político-territorial y nuevas representaciones de la Bolivia urbana.*

La conferencia “Diálogos Urbanos” tiene como objetivo principal promover el análisis, el diálogo plural y la reflexión crítica sobre las realidades y desafíos de las nuevas configuraciones urbanas de base en América Latina y especialmente en Bolivia. Para ello, busca la creación de un ambiente colaborativo y participativo para la construcción colectiva de conocimientos e intercambio de prácticas relevantes sobre nuevas configuraciones, invitando a representantes de organizaciones sociales (vecinales y/o sectoriales) que enfrentan problemas urbanos; académicos y estudiantes universitarios de diferentes disciplinas vinculadas a temáticas urbanas (antropología, ciencias políticas, sociología, economía, planificación del desarrollo, ingeniería, arquitectura, arqueología, literatura, etc.); organizaciones no gubernamentales y centros de investigación; artistas y grupos culturales; activistas en diferentes áreas (derechos humanos, medio ambiente); y funcionarios públicos. Para más información: http://redunitas.org/Convocatoria_Dialogos_Urbanos.pdf

Santo Domingo, República Dominicana, 12-14 Junio 201. *III Foro Latinoamericano y del Caribe de Vivienda y Hábitat “La vivienda en el centro de la nueva agenda urbana”*

Hábitat para la Humanidad, en conjunto con Cities Alliance, ONU Hábitat y otros socios de UHPH, y con la colaboración especial del gobierno de la República Dominicana, invitan a este espacio regional de intercambio y discusión para compartir lecciones aprendidas, tendencias y desafíos en el tema de vivienda y hábitat urbano. Siendo la vivienda un elemento central en la construcción de ciudades, el III Foro se enfocará en identificar avances desde este sector hacia la implementación de la Nueva Agenda Urbana (HIII); demostrando mediante prácticas, enfoques y políticas cómo las intervenciones en vivienda se pueden integrar en una visión más holística del hábitat aportando inclusión, resiliencia y sostenibilidad a los asentamientos y a la ciudad. Consultas a foro@uhph.org

Barcelona/Córdoba (Argentina), Junio de 2018. *X Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo: Ciudad, Territorio y Paisaje. Hacia el Centenario de la Reforma Universitaria (1918-2018)*

La Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba, a través de la Secretaría de Investigación, la Escuela de Graduados y el Doctorado en Arquitectura invita a participar del Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. El seminario tiene como objetivo facilitar una instancia de reflexión compartida sobre las investigaciones en el campo del urbanismo y generar un intercambio entre investigadores sobre los fenómenos de la urbanización y la transformación urbana y territorial en distintos países iberoamericanos. En el marco

de este encuentro, y en conmemoración del primer centenario de la Reforma Universitaria iniciada en Córdoba se cree propicia la ocasión para reflexionar además sobre la relación entre ciudad y universidad, sobre ciudades universitarias, sobre la contribución desde la Universidad Nacional de Córdoba y del resto de las universidades latinoamericanas al urbanismo de nuestras ciudades. Toda la información se puede encontrar en: <http://siurbanismo.blogspot.com.es>

Ciudad de México, 19 y 20 Julio 2018.
APPAM International Conference: Public Policy for Sustainable Metropolitan Development

The 2018 in Mexico City, Mexico, will be held on July 19 – 20, 2018. Join us at the campus of the Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM).

Esta conferencia está organizada por la LBJ School of Public Affairs en la Universidad de Texas en Austin y el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM), con el objetivo de discutir la “Nueva Agenda Urbana”, luego de 18 meses de su adopción en el Habitat III en Quito. La conferencia en la ciudad de México es una excelente oportunidad para discutir trabajos e investigaciones que se enfoquen en el estudio de las ciudades sustentables, y ciudades metropolitanas, especialmente aquellas que presentan retos para su gobierno y poseen estructuras gubernamentales multi-jurisdiccionales. Más información: <http://www.appam.org/events/international-conferences/2018-appam-international-conference/>

Santiago, Chile. 23-25 Octubre 2019.
II Encuentro del Grupo de Trabajo Desigualdades Urbanas de CLACSO.
“Nuevas Desigualdades urbanas en América Latina: Conflictos, resistencias, fronteras y actores”.

Este seminario busca replantear qué es lo nuevo de las desigualdades urbanas en la Región Latinoamericana y del Caribe; qué actores emergen y entran en conflicto. Se convoca a académicos, estudiantes, comunidades, organizaciones no comunitarias y a todos aquellos que apuestan por una región más equitativa a participar de este encuentro, en las siguientes líneas de investigación: 1) Geografías del conflicto, resistencias al hábitat y nuevas formas de habitar el espacio; 2) Movilidad, nuevas formas de ciudadanía y nuevas formas de habitar; y 3) Nuevas formas de reproducción de la desigualdad urbana. Recepción de resúmenes de ponencias (3,000 palabras): 16 de Abril 2018. Más información: desigualdad.urbanagt@gmail.com

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

La Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio (RII), el Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos y el Instituto de Geografía de la Facultad de Historia, Geografía y Ciencia Política de la Pontificia Universidad Católica de Chile convocan al XV Seminario con el propósito de dar continuidad al análisis de

las transformaciones territoriales y urbanas producidas bajo el impacto de proceso de globalización en diversos países iberoamericanos. Más información: www.seminariorii.com; contacto@seminariorii.com

Cursos on-line

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

Curso gratuito en español del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), quien tiene el compromiso de compartir conocimiento sobre temas de desarrollo económico y social, y para ello ofrece cursos en línea y presenciales de alta reputación, además de recursos educativos abiertos. En este curso se conocerá los principales retos y herramientas de seguridad vial en América Latina y el Caribe. Este curso, te permitirá aprender por medio de módulos dinámicos, en los cuales encontrarás videos de especialistas de diver-

sas organizaciones (BID, OPS/OMS, WRI, LatinNCAP entre otras), así como funcionarios de gobierno en los cuales exponen su conocimiento sobre los temas que te interesan relacionados con la seguridad vial; lecturas; casos reales de la región; recomendaciones; actividades prácticas y foros de discusión. Más información: <https://cursos.iadb.org/es/indes/seguridad-vial-en-america-latina-caribe-teoria-accion>

Vivienda Social e Inclusión Urbana.

Este Curso Virtual /Taller presencial (opcional) se encuentra avalado por la Fundación CEPA y va a ser dictado por el Dr. Arq. Rubén Pesci, donde se tratarán los siguientes temas: vivienda social y tendencia de crecimiento de la ciudad, políticas de vivienda social, experiencias innovadoras, dimensión ambiental, tecnologías alternativas. Inicio: 12 marzo; duración 3 meses. Información e inscripción: cursosflacam@gmail.com

Convocatoria Revistas, Concursos y Postulaciones

Convocatoria Revistas, Concursos y Postulaciones de Proyectos

Premios Mundiales del Hábitat 2018 - 31 Marzo 2018

Estamos buscando proyectos de vivienda destacados que hayan logrado un gran impacto en las comunidades locales. Las postulaciones para la competencia 2018 están abiertas desde el 1 de enero al 31 de marzo de 2018. El formulario de postulación está disponible online. Los Premios Mundiales del Hábitat son una gran oportunidad para que los proyectos reciban el reconocimiento que se merecen. Ser finalista o ganador brindará reconocimiento internacional. Los proyectos ganadores también reciben un premio en efectivo de 10.000 libras esterlinas, un trofeo y tienen la oportunidad de compartir su enfoque galardonado a través de actividades de transferencia de conocimientos. Más información: <https://www.world-habitat.org/es/premios-mundiales-del-habitat/>

EdA Esempi di architettura "Pacios de la Arquitectura Doméstica". Fecha de cierre de convocatoria: 30 de abril de 2018

Coordinadores: Olimpia Niglio y Víctor Delgadillo

La colección académica de libros especializada en Arquitectura y Urbanismo en cola-

boración con la editorial ARACNE con sede en Roma, Italia convoca a investigadores en estudios urbanos y arquitectónicos interesados en el estudio y la preservación del patrimonio urbano arquitectónico, a enviar textos resultados de investigaciones académicas y/o de la práctica profesional sobre el patio como elemento protagónico e histórico en la arquitectura y el urbanismo de diversas culturas, que aún caracteriza a grandes, densos y compactos conjuntos de (los centros de) muchas ciudades latinoamericanas, islámicas y de la Europa mediterránea. Más información publicationseda@gmail.com, victor.delgadillo@hotmail.com

Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos, número 8, año 2018 - 3 Abril 2018 - Convocatoria para la presentación de artículos *dossier: Movilidades espaciales de la población y dinámicas metropolitanas en ciudades latinoamericanas.*

Coordinadoras editoriales: Mercedes Di Virgilio (IIGG-UBA/CONICET) y Natalia Cosacov (IIGG/CONICET).

Es la publicación del Área de Estudios Urbanos (editora de la revista) del Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires (Argentina). Con una periodicidad anual y arbitraje internacional, tiene como objetivo contribuir a la divulgación de investigaciones sobre la cuestión urbana y ambiental, en un sentido amplio, referidas centralmente (aunque no exclusivamente) a problemáticas que acaecen en América Latina desde una perspectiva transdisciplinaria. Este número

busca reunir trabajos del campo específico de la movilidad espacial que tematizen su vinculación con las dinámicas urbanas en ciudades latinoamericanas y/o propongan enfoques y metodologías para su análisis empírico. El objetivo de este número es recoger discusiones teóricas, metodológicas y resultados de investigaciones empíricas que pongan en el centro la discusión sobre estos y otros aspectos de las movibilidades espaciales. Más información en: <http://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/announcement/view/22>

Revista de Arquitectura - Convocatoria permanente para la postulación de artículos.

Editada por la Facultad de Diseño y el Centro de Investigaciones (CIFAR) de la Universidad Católica de Colombia en Bogotá (Colombia).

Es una publicación seriada de acceso abierto, arbitrada por revisión de pares (doble ciego) e indexada, dirigida a arquitectos, urbanistas, diseñadores, entre otros, con el fin de promover sus investigaciones en las áreas de arquitectura y estudios urbanos. Desde 1999 se reciben textos en español, inglés, portugués y francés. Las secciones son: 1 – Cultura y espacio urbano; 2- Proyecto arquitectónico y urbano; 3- Tecnología, medioambiente y sostenibilidad; 4- Textos (reseñas, traducciones, memorias. Más información en: revistadearquitectura@ucatolica.edu.co http://editorial.ucatolica.edu.co/ojsucatolica/revistas_ucatolica/index.php/RevArq

Andamios Revista de Investigación Social. Dossier “América Latina: nuevas desigualdades urbanas”. Cierre convocatoria: 31 de mayo 2018.

Coordinadores del dossier: Manuel Dammer Guardia, Víctor Delgadillo y Jaime Erazo.

Se convoca a académicos e investigadores a presentar sus artículos para ser considerados en el Dossier nº 39 (enero-abril 2019) de Andamios. Ésta es una publicación cuatrimestral de carácter académico que busca contribuir en las tareas de investigación y enseñanza, en materia de ciencias sociales y humanidades. Ha sido integrada en los siguientes índices y bases de datos: Índice de Revistas Mexicanas de Investigación Científica y Tecnológica del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), Citas Latinoamericanas en Ciencias Sociales y Humanidades (CLASE), Sistema Regional de Información en Línea para las Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal (Latinindex-Catálogo), entre otros. Más información en: andamios@admin.uacm.edu.mx; <http://www.uacm.edu.mx/andamios>

III Foro Latinoamericano y del Caribe de Vivienda y Hábitat. Concurso de Prácticas Inspiradoras: “La Vivienda en el Centro de la Nueva Agenda Urbana”

Inscripción de proyectos e iniciativas de América Latina y el Caribe orientados a promover la “Vivienda en el Centro” en el Concurso de Prácticas Inspiradoras. La “Vivienda en el Centro” es un enfoque que desplaza el énfasis en la simple construcción de

casas, a un abordaje holístico sobre vivienda y hábitat, que prioriza a las personas, y sus derechos en la consecución del desarrollo urbano sostenible. El concurso tiene como finalidad identificar, documentar, difundir e intercambiar proyectos que promuevan la vivienda y el hábitat adecuado como motor del desarrollo urbano sostenible en América Latina y el Caribe, en el marco del III Foro Latinoamericano y del Caribe de Vivienda y Habitat, a realizarse en junio de 2018 y de la Plataforma de Prácticas del Hábitat Urbano/ Urban Housing Practitioners Hub (UHPH). Consultas y dudas: concursos@uhph.org

Concurso de ensayos “Desafíos para un modelo de desarrollo soberano e inclusivo”. CLACSO - 30 de Junio 2018

El Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO), junto a la Universidad Metropolitana para la Educación y el Trabajo (UMET) y el Instituto Futuro - Marco Aurélio García (IMAG) convocan al Concurso de ensayos “Desafíos para un modelo de desarrollo soberano e inclusivo en América Latina” con el objetivo de promover la producción de conocimientos y el debate acerca de las transformaciones necesarias para el fortalecimiento y la promoción de políticas públicas inclusivas y autónomas en nuestra región. La convocatoria propone aportar una mirada analítica sobre las últimas décadas y contribuir a la construcción de una agenda

centrada en el diseño de un modelo de desarrollo soberano, democrático y autónomo para América Latina y el Caribe. Información: convocatoriadesarrollo@clacso.edu.ec; https://clacso.org.ar/concursos_convocatorias/concursos_convocatorias_detalle_principales.php?id_convocatorias=93

Cuadernos de Geografía Revista Colombiana de Geografía “Injusticias espaciales y realidades latinoamericanas”. Vol. 28; n° 2 (2019) – 15 de Julio

Ante un contexto caracterizado por el avance de políticas económicas y modelos de desarrollo neoliberal, la pregunta por la justicia espacial como concepto, método académico y herramienta de acción, reúne una gran diversidad de investigaciones y procesos que abordan las relaciones entre espacio, política y tensiones sociales en diversos contextos y poblaciones y desde distintas perspectivas disciplinarias o políticas. En este número se invita a participar en distintas líneas: 1) expresiones institucionales e informales de injusticia espacial; 2) nuevas formas de producción económica y sus consecuencias socio-ambientales; 3) justicia espacial y luchas por el reconocimientos y 4) desigualdades, injusticia y conflictos en la producción del espacio. Convocatoria en: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/rcg/pages/view/Convocatorias> Registro en: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/rcg/user/register>