

# 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**

Pixabay-crosswalk-2404427\_1920

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

ISSN: 2588-0985

Cuarta Edición: octubre 2018

Cuatrimstral: febrero-junio-octubre

## Índice

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

### Relatorías

---

Estrategias de Movilidad - Conversatorio CIVITIC .....	9-15
Carla Hermida	

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

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

### Artículos

---

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

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

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

## Ciudad en números

---

Observatorio Urbano de Quito ..... 47-70

## Entrevista

---

Desigualdades Urbanas en América Latina.

Tres preguntas a dos expertos:

Julio Calderón Cockburn y Henri Godard ..... 81-82

María Cecilia Picech

Referencias bibliográficas..... 84-87

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

# Relatorías

---

# Estrategias de movilidad

## Conversatorio CIVITIC

Carla Hermida\*

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

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

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

### 1. Movilidad de los estudiantes universitarios

Patricia Cazorla

Universidad de Cuenca (Ecuador)

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

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

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

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

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

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

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

- Interés por cambiar la forma de movilidad actual

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

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

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

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

Cristhian Figueroa

Universidad Católica de Chile. (Chile)

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

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

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

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

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

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

Cristhian terminó su intervención planteando tres conclusiones principales:

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

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



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

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

Diego Hernández

Universidad Católica del Uruguay. (Uruguay)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Manuela Cordero

Carla Hermida

Daniel Orellana

Universidad del Azuay (Ecuador)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## PREGUNTAS Y RESPUESTAS

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

Pregunta 1:

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

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

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

Pregunta 2:

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

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

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

Pregunta 3:

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

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

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