

CIVITIC

Revista Interuniversitaria de
Estudios Urbanos de Ecuador



FLACSO
ECUADOR



Revista Interuniversitaria de
Estudios Urbanos de Ecuador

Director

Francisco Enríquez Bermeo

Coordinadora de Edición

María Cecilia Picech (FLACSO Ecuador)

Consejo Editorial

Fernando Carrión Mena (FLACSO Ecuador)

María Augusta Hermida (Universidad de Cuenca)

Carla Hermida (Universidad del Azuay)

Christian Contreras (Universidad Católica de Cuenca)

María Eloísa Velázquez (Universidad Católica Santiago de Guayaquil)

Holger Patricio Cuadrado Torres (Universidad Técnica Particular de Loja)

Valeria Reinoso (Universidad Central del Ecuador)

Karina Borja (Universidad Católica de Quito)

Diana Orellana (Universidad Tecnológica Indoamericana de Ambato)

Andrea Bazarro (Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí)

Diseño y diagramación

FLACSO Ecuador, Antonio Mena y Shiti Rivadeneira

Fotografía de portada

Pixabay-crosswalk-2404427_1920

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

ISSN: 2588-0985

Cuarta Edición: octubre 2018

Cuatrimstral: febrero-junio-octubre

Índice

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

Relatorías

Estrategias de Movilidad - Conversatorio CIVITIC	9-15
Carla Hermida	

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

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

Artículos

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

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

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

Ciudad en números

Observatorio Urbano de Quito 47-70

Entrevista

Desigualdades Urbanas en América Latina.

Tres preguntas a dos expertos:

Julio Calderón Cockburn y Henri Godard 81-82

María Cecilia Picech

Referencias bibliográficas..... 84-87

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

Artículos

Reflexiones antropológicas sobre la difícil ejecución del proyecto tranvía en Cuenca

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

Sam Rumé*

Resumen

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

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

Abstract

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

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

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

Introducción

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

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

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

El discurso oficial del tranvía

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

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

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

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

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

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

Problematizando el discurso

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Las dimensiones de la obra del tranvía

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Conclusión

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

Bibliografía

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

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