

Departamento Economía, Ambiente y Territorio
Maestría Estudios Urbanos
Compilación de Artículos del Curso de Desigualdades Territoriales, Pobreza y
Ciudad
2024

Urban Policy Papers

Comprendiendo los territorios y su gente.
Reflexiones sobre desigualdades territoriales y
resistencias en América Latina.

Coordinación y compilación:
María Elena Acosta Maldonado

Autores y autoras:
Bryan Andrade, Paúl Bazante, Jualián Cely, Anali Cusihuaman, Zeira Escobar, Karla Flores, Clara Flores, Tamia Guamán, Daniel Hidalgo, Mónica Llerena, Daniela Luna, Gladys Morocho, Lorena Ochoa, Jaime Opayome, Nidia Romero, Alondra Sandoval, Isabella Sarmiento, Omar Torres, Juan Sebastián Vargas, Cindy Velasco.

2025



FLACSO
ECUADOR

Urban Policy Papers

Comprendiendo los territorios y su gente.

Reflexiones sobre desigualdades territoriales y resistencias en América Latina.

Coordinación y compilación:

María Elena Acosta Maldonado

Autores y autoras:

Bryan Andrade (Ecuador), Paúl Bazante (Ecuador), Julián Cely (Colombia), Analí Cusihuaman (Perú), Zeira Escobar (Ecuador), Karla Flores (Ecuador), Clara Flores (Ecuador), Tamia Guamán (Ecuador), Daniel Hidalgo (Ecuador), Mónica Llerena (Ecuador), Daniela Luna (Ecuador), Gladys Morocho (Ecuador), Lorena Ochoa (Ecuador), Jaime Opayome (Colombia), Nidia Romero (Ecuador), Alondra Sandoval (Nicargua), Isabella Sarmiento (Colombia), Omar Torres (Colombia), Juan Sebastián Vargas (Colombia), Cindy Velasco (Colombia).

Gestión:

Gustavo Durán¹

Revisión:

Jorge Maguiña Ramírez²

Diseño Gráfico:

Karla Flores, Lorena Ochoa, Zeira Escobar

Ilustraciones de portadas:*

Daniel Hidalgo

© 2025 FLACSO Ecuador

Abril 2025

ISBN: 978-9942-51-231-4 (pdf)

Flacso 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



1 Profesor investigador de FLACSO Maestría Estudios Urbanos, Departamento Economía, Ambiente y Territorio. Coordinador del Observatorio para la Urbanización Amazónica OUA. gduran@flacso.edu.ec

2 Arquitecto, Master en Gestión Social. Consultor Internacional en Asistencia Humanitaria, Desarrollo Urbano, Vivienda y Asentamientos Humanos para América Latina y el Caribe. jmaguina@pucp.edu.pe

* Referencias de portadas:

Capítulo 1: Mark. 2014. "0272 Erica, a Young Indigenous Indian Girl in the Plaza de San Francisco, Quito, Ecuador." Flickr. 25 de enero de 2014. <https://www.flickr.com/photos/41287315@N06/>.

Capítulo 4: UNICEF Mozambique. s.f. "#ForEveryChild, Quality and Safe Education!" Pinterest. <https://es.pinterest.com/pin/112660428170978565/>.

ÍNDICE

Prólogo.....	6
Introducción.....	7
Comprendiendo los territorios y su gente. Reflexiones sobre desigualdades territoriales y resistencias en América Latina	

Capítulo 1: Fragmentación y segregación

Fragmentación tras los muros.....	10
Impacto étnico socioespacial de las urbanizaciones cerradas en la Comuna de Lumbisí en las últimas dos décadas.	
Impacto de la Política de Seguridad en la Fragmentación y Desigualdad Socio-Territorial	20
Caso Barrio El Bosque (2019-2021)	
Cicatrices Urbanas:	29
La Segregación Residencial en Villa Santana, Pereira (1990-2024)	
Relación calidad de vida y valor del suelo	39
Caso de estudio: parroquias de Calderón y Cumbayá, Distrito Metropolitano de Quito en el año 2022	
Shukti pachapi Chinkarishkany Me perdí en otra tierra	47
Pérdida del Idioma Kichwa en jóvenes del pueblo Puruwá en la ciudad de Quito.	

Capítulo 2: Transporte y urbanización

Impacto socioeconómico de la falta de transporte público	60
En la comunidad Andignato, del Cantón Cevallos, Provincia de Tungurahua.	
Nuevas rutas en medio de viejos retos	66
Análisis del comercio informal y el sistema de transporte público implementado el 2023 en la ciudad de Chinandega.	
Mujeres en movimiento	73
Barreras y desafíos de movilidad urbana para las mujeres de Santa Rosa en el acceso a actividades laborales y de cuidado en la ciudad de Ambato.	
Desigualdad en movimiento: Limitación de la infraestructura de transporte público	84
Impacto en la calidad de vida de los habitantes del barrio Bolaños en Quito.	
Desafíos y oportunidades hacia la nueva conectividad sostenible.....	91
Santa María de Cotacollao.	

Capítulo 3: Disputas en el territorio

Impactos del acaparamiento de tierras en la altillanura colombiana.....	103
Colonias menonitas en territorios ancestrales del pueblo Sikuani en el municipio de Puerto Gaitán, Meta	103
Desigualdades territoriales, ancestralidad e intervenciones urbanas en Quito:.....	111
Caso comuna Bolaños Pamba	
Expansión urbana, disputa entre necesidad e identidad.....	119
Caso del Cerro Colorado Parcela 1, Distrito de Santa Maria, Huaura - Perú	

Capítulo 4: Educación y desigualdades territoriales

El Impacto de los Apagones en la Educación	129
Análisis Socioespacial de la Comunidad Educativa en Puenbo, Ecuador	
Desigualdad en el Acceso a Oportunidades Educativas	137
de calidad y su Impacto en el Desarrollo de los Jóvenes de Zonas Vulnerables de Barranquilla.	
Relación entre informalidad urbana y acceso a educación en pos-pandemia:	147
Barrio Atucucho	

Capítulo 5: Reconfiguraciones espaciales

Nuevos patrones de segregación y precarización residencial.	157
La financiarización de la vivienda de alquiler y la (re)configuración urbana en Santiago de Chile	
El impacto de la gentrificación en la transformación del territorio.....	168
Caso: centro de la parroquia de Cumbayá en Quito	
Murallas al espacio público.....	175
Conjuntos Habitacionales en Llano Grande	
Proyecto Ciudad Paraíso.....	182
Renovación urbana y reproducción de la desigualdad territorial en el centro de la ciudad de Cali – Colombia	

Prólogo



América Latina es una de las regiones más urbanizadas del mundo, pero también una de las más desiguales. Las ciudades latinoamericanas condensan contradicciones profundas: crecimiento urbano acelerado junto a exclusión sistemática, dinámicas de modernización conviviendo con formas persistentes de pobreza estructural e informalidad laboral, y políticas públicas que muchas veces reproducen más que corrigen la fragmentación territorial. En este contexto, las desigualdades territoriales no son sólo una manifestación espacial de la injusticia social, sino también una forma en que esta se reproduce y se naturaliza.

Este libro, *Desigualdades territoriales, pobreza y ciudad*, compila una serie de investigaciones elaboradas por estudiantes de la Maestría en Estudios Urbanos de FLACSO Ecuador, que abordan con rigurosidad y compromiso crítico las múltiples dimensiones de la pobreza urbana en la región. Los trabajos aquí reunidos permiten reflexionar sobre cómo las condiciones de vida urbana —desde el acceso a la vivienda digna y los servicios básicos hasta la movilidad, el empleo y la participación política— están profundamente condicionadas por la localización territorial y por las estructuras de poder que definen qué territorios importan, y cuáles pueden ser olvidados.

Los estudios de caso presentados, basados en investigaciones empíricas situadas, muestran cómo las políticas urbanas, los mercados del suelo, las prácticas informales y las respuestas comunitarias se entrelazan en una trama compleja que configura ciudades profundamente desiguales. Pero también revelan formas de resistencia, agencia y construcción de alternativas desde los márgenes.

Más que un ejercicio académico, este libro es una invitación a pensar críticamente la ciudad latinoamericana como un campo de disputa. Una ciudad que no se puede entender sin atender a sus fracturas territoriales, pero que tampoco puede transformarse sin el conocimiento y la acción que surgen de quienes habitan y estudian esos territorios.

Este volumen es testimonio del potencial analítico y ético de una nueva generación de urbanistas comprometidos con la justicia espacial y la transformación social. Que este libro sea, entonces, una herramienta para pensar y para actuar.

Juan Fernandez Sastre

Responsable de la Maestría en Estudios Urbanos
Coordinador del Departamento, Economía, Ambiente y Territorio
FLACSO Ecuador

Introducción

Comprendiendo los territorios y su gente

Reflexiones sobre desigualdades territoriales y resistencias en América Latina



Foto: salida de campo estudiantes Maestría Estudios Urbanos 2024-2026. Nov. 2024

América Latina y el Caribe ha experimentado transformaciones territoriales y un intenso crecimiento urbano. El 83% de personas viven en las ciudades, siendo la región más urbanizada, con relación al promedio mundial que llega al 53% (ONU, 2023). Se observa el surgimiento de nuevos núcleos urbanos, consolidación de ciudades intermedias, generación de diversas redes urbanas y nuevas expresiones de desigualdad, son procesos que impactan de manera diferenciada en los distintos grupos poblacionales. Si bien el primer eje estructurante de este fenómeno es el estrato socioeconómico, hay otros que marcan las desigualdades persistentes como son género, edad, etnia, raza, clase, discapacidad, procedencia, estatus migratorio, nivel de escolaridad, entre otros.

Abordar las desigualdades territoriales, pobreza y ciudad significa reconocer la existencia cotidiana naturalizada de la fragmentación, segregación y discriminación. Abordar estas dinámicas requiere también reconocer la riqueza de las diferencias en la diversidad, el análisis desde justicia social, espacial y ambiental, comprendiendo la interpretación desde la gente sobre sus territorios y desde sus conocimientos, saberes y prácticas. Exige generar procesos de diálogo de saberes entre academia y actores, reconocimiento de la existencia de difusos urbanos, de espacios residuales, las y los invisibilizados en los territorios, juegos de intereses y poder, vulnerabilidades y violencias, pero sobre todo el reconocimiento de las capacidades y saberes existentes, así como las diversas resistencias urbanas.

Es importante para la producción de este conocimiento colocar como parte la dialéctica de conocimiento. A decir de Bourdieu el conocimiento exige obstinados retornos sobre los mismos objetos, que son otras tantas ocasiones de objetivar más completamente la relación objetiva y subjetiva con el objeto (El Sentido Práctico 2007). Lo que exige rigurosidad en la producción de estas reflexiones, para no intentar demostrar lo que la o el autor supone, sino para visibilizar desde el análisis de los datos, desde la comprensión de las y los sujetos y los entretreídos con las teorías, lo que acontece en los territorios.

La presente publicación “Comprendiendo los territorios y su gente, reflexiones sobre desigualdades territoriales y las resistencias en América Latina”, aborda las problemáticas urbanas en el marco del

curso de desigualdades territoriales, pobreza y ciudad de la Maestría de Estudios Urbanos de FLACSO Ecuador 2024-2026. El curso se desarrolló a partir del reconocimiento de las dinámicas de fragmentación, segregación y discriminación que genera exclusión social, así como la agencia de la población en las ciudades latinoamericanas. La propuesta teórica aborda fue la pobreza estructural, la “nueva pobreza urbana” (Julius, 1996), la agencia (Bourdieu y Giddens), las estrategias adaptativas (Kessler y Di Virgilio 2008) y los activos, vulnerabilidad y estructura de oportunidades (Kaztman, 1999). A nivel pedagógico plantea acortar las brechas entre teoría y práctica, así como motivar la producción de conocimiento sobre distintas dinámicas urbanas, enriqueciendo el proceso de enseñanza aprendizaje, resultado de lo cual es la compilación de artículos en esta publicación.

Se presentan veinte artículos, organizados en cinco capítulos: Fragmentación y segregación; Transportes y urbanización; Disputas en el territorio; Educación y desigualdades territoriales; Reconfiguraciones espaciales. Reflexiones académicas socio espaciales de diferente escala: En Ecuador: Barrios de Quito (Bolaños, Santa María de Cotacollao, Atacucho) y Ambato (Santa Rosa); Parroquias de Quito (Lumbisí, Puenbo, Calderón, Llano Grande, Cumbayá), Cantones de Tungurahua (Cevallos). En Perú (Sitio arqueológico Vichama, Distrito Vegueta – Huaca-Perú). En Colombia (Municipio Puerto Gaitán -Meta; Ciudad Pereira, Ciudad de Barranquilla, Ciudad Cali). En Nicaragua (Ciudad Chinandega), y en Chile (Ciudad Santiago de Chile) son una muestra de las problemáticas existentes y las resistencias vividas en los territorios.

María Elena Acosta Maldonado³

Maestría de Estudios Urbanos
Departamento Economía Ambiente y Territorio
FLACSO Ecuador

3 Doctora en Estudios Culturales: memoria, identidades, territorio y lenguaje por la Universidad Santiago de Compostela - España; Máster en Ciencias Sociales mención en Desarrollo Local y Territorio por FLACSO - Ecuador. Socióloga con mención en Desarrollo – PUCE; Especialización en Gestión local para el Desarrollo del Hábitat Popular Urbano - Universidad Nacional de Colombia. Instructora de Danza Nacional. Consultora técnica en la División de Vivienda y Desarrollo Urbano del Banco Interamericano de Desarrollo BID para la inclusión de aspectos de género y diversidad a nivel Regional y Profesora e investigadora ocasional en FLACSO Ecuador en la Maestría de Estudios Urbanos. Docente del Curso Desigualdades territoriales, pobreza y ciudad 2024 – 2026.

Cap. 1

Fragmentación y segregación



Fragmentación tras los muros:

01

Impacto étnico socioespacial de las urbanizaciones cerradas en la Comuna de Lumbisí en las últimas dos décadas. Ecuador

Bryan Alexander Andrade Paz ⁴
bandradepazfl@flacso.edu.ec

RESUMEN

La fragmentación socioespacial es un fenómeno urbano que está tomando fuerza en muchas ciudades latinoamericanas en las últimas décadas debido a nuevos procesos de urbanización desiguales que se han generado en gran medida gracias a la globalización y a políticas neoliberales, manifestándose espacialmente en lo que Janoschka (2022) señala como una ciudad de islas, es decir, una ciudad con varios fragmentos o islas desligadas entre sí. El presente artículo busca contribuir al debate y reflexión acerca de los nuevos procesos de urbanización desarrollados a partir de tipologías edificatorias que generan fragmentaciones en la sociedad, como son las urbanizaciones cerradas, sobre la base de una metodología cualitativa mixta.

Este fenómeno urbano puede evidenciarse sobre todo en asentamientos periurbanos que aún mantienen una fuerte connotación rural e histórica, como es el caso de la Comuna de Lumbisí en la ciudad de Quito. En este asentamiento ancestral, diferentes procesos de urbanización marcados principalmente por la presencia de nuevas tipologías edificatorias como las urbanizaciones cerradas han traído consigo una considerable cantidad de gente inmigrante proveniente de otras zonas urbanas de la ciudad y con ello nuevas costumbres y tradiciones que han generado un choque importante con aquellas pertenecientes a la población originaria, produciendo en este caso una fragmentación más de tipo étnico social que espacial.

Palabras clave: fragmentación étnica socioespacial; urbanizaciones cerradas; enclaves urbanos; islas urbanas; globalización.

ABSTRACT

Socio-spatial fragmentation is an urban phenomenon that has been gaining strength in many Latin American cities in recent decades due to new unequal urbanization processes that have been generated largely thanks to globalization and neoliberal policies, manifesting itself spatially in what Janoschka (2022) describes as a city of islands, that is, a city with several fragments or islands disconnected from each other. This article seeks to contribute to the debate and reflection on the new urbanization processes developed from building typologies that generate fragmentations in society, such as gated communities, on the basis of a mixed qualitative methodology.

This urban phenomenon can be seen especially in peri-urban settlements that still maintain a strong rural and historical connotation, as is the case of the Lumbisí Commune in the city of Quito. In this ancestral settlement, different urbanization processes marked mainly by the presence of new building typologies such as gated communities have brought with them a considerable number of immigrants from other urban areas of the city and with them, new customs and traditions that have generated an important clash with those belonging to the original population, producing in this case a fragmentation that is more ethnic-social than spatial.

Keywords: socio-spatial ethnic fragmentation; gated communities; urban enclaves; urban islands; globalization.

4 Arquitecto, estudiante de la Maestría de Estudios Urbanos de FLACSO Ecuador 2024-2026

Introducción

Las urbanizaciones cerradas representan un objeto de estudio clave dentro del ámbito urbano con respecto a problemáticas como la fragmentación socioespacial, ya que estas tipologías edificatorias generan modos de habitar impermeables, es decir, solo funcionan hacia dentro manteniendo relaciones con el exterior del tejido urbano únicamente cuando es necesario. En América Latina, la fragmentación étnico socioespacial en asentamientos periurbanos es un fenómeno cada vez más común, debido a múltiples factores como las transformaciones de las dinámicas de uso de suelo residencial que tienden a ser cada vez más aisladas y que en muchos casos desplazan a poblaciones originarias de un territorio, debilitando consigo su identidad cultural histórica.

La fragmentación socioespacial, aspecto que implica una marcada división espacial entre grupos sociales con características particulares (Schapira 2001), en zonas periurbanas es un fenómeno que afecta a múltiples ciudades de América Latina. En Santiago de Chile, por ejemplo, surgen los denominados “barrios cerrados” que se pueden evidenciar en múltiples proyectos como: las viviendas unifamiliares en copropiedad, las urbanizaciones cerradas, el loteo de parcelas de agrado y los condominios de facto (Rojo 2014).

Según Prévot (2001, 39), el término fragmentación socioespacial se emplea para analizar un fenómeno cada vez más frecuente en la gran metrópoli latinoamericana, la proximidad de ricos y pobres, pero en espacios históricamente cerrados, lo que establece relaciones asimétricas entre las dos partes de la ciudad. Según él, los muros, rejas, barreras y aduanas privadas han materializado cada vez más estos procesos de separación.

En la ciudad de Valdivia, al sur de Chile, ocurre algo similar. Su privilegiada situación geográfica ha provocado presiones de expansión en áreas periurbanas por parte de nuevos residentes y agentes inmobiliarios que buscan lotizar todo el territorio posible para luego vender cada lote a precios elevados, propiciando así la oportunidad perfecta para la construcción de urbanizaciones cerradas (Marchant, Riesco y Monje-Hernández 2023).

En varias periferias metropolitanas de Latinoamérica, como en la Zona Metropolitana del Valle de México, ocurre un proceso de enclavamiento urbano a partir de la producción de grandes conjuntos urbanos de vivienda de interés social y conjuntos privados orientados a habitantes con altos niveles socioeconómicos. Allí se evidencia claramente dos casos: una urbanización cerrada del nororiente (Zona Esmeralda) y conjunto urbano del oriente (San Buenaventura) (Capron y Esquivel 2016).

En Mar del Plata, Argentina, el desarrollo y expansión de los barrios cerrados (urbanizaciones

cerradas) se justifica en gran medida gracias a la interacción del capital privado y los intereses de grupos sociales dominantes, es decir, de aquellos con mayor capacidad adquisitiva, que buscan asentarse en zonas del periurbano de la ciudad para poder tener estilos de vida disímiles (Maya 2017).

En primera instancia parece haber un panorama generalizado; los procesos de fragmentación socioespacial en áreas periurbanas de una gran mayoría de ciudades latinoamericanas se producen principalmente gracias al desarrollo de un urbanismo neoliberal que pone a disposición gran cantidad de capital para la expansión urbana, incluyendo a grupos dominantes que buscan diferentes modos de habitar en las periferias de la ciudad dentro de tipologías edificatorias aisladas como las urbanizaciones cerradas.

Por su parte, la ciudad de Quito ha experimentado tres grandes transformaciones urbanas que han generado desigualdades territoriales en los últimos dos siglos. La primera estuvo marcada por la ruptura de un ordenamiento radial concéntrico, mismo que fue heredado de la época colonial. La segunda, responde a un proceso de urbanización de tipo policéntrico longitudinal, misma que implicó tener centros de servicios en distintos puntos de la ciudad y que trajo consigo evidentes procesos de fragmentación socioespacial. La tercera, que suscita al presente, hace referencia a la forma de organización metropolitana de la ciudad a partir de políticas neoliberales, lo cual implicó una gran expansión territorial de la ciudad, sobre todo hacia sus periferias orientales, consolidando así paulatinamente asentamientos como los valles de Los Chillos y de Cumbayá-Tumbaco (Carrión 2019). Carrión (2019, 108) explica que “...las formas de segregación y desigualdad socioespacial oscilaron desde una lógica longitudinal a una segregación que va del núcleo central hacia las zonas más apartadas”.

La Comuna de Lumbisí, caso de estudio en esta investigación, se encuentra en la parroquia de Cumbayá, la cual, junto con Tumbaco, presentan discontinuidades morfológicas y fragmentaciones socioespaciales debido a que se trata de un área periurbana en constante desarrollo. Así mismo, la parroquia posee una población dispersa con bajas densidades, repartidas en barrios tradicionales, conjuntos habitacionales (urbanizaciones cerradas) y comunas. Predominan los estratos sociales altos y medio-altos, y artefactos de globalización como centros comerciales (Serrano y Durán 2020).

Lumbisí ha sido uno de los lugares más afectados por estas dinámicas de urbanización fragmentada, puesto que se han ido construyendo múltiples inmuebles privados por agentes externos al territorio en las últimas dos décadas, provocando así una importante pérdida de costumbres de la población nativa, que en su mayoría se autoidentifica como indígena y representa aproximadamente un 72% del total de habitantes

locales. Esta pérdida de costumbres supone cambios preocupantes en aspectos esenciales como: sus actividades laborales, representadas significativamente por la agricultura con un 30,6%, sus modos de habitar estructurados bajo el concepto de comuna y su valiosa identidad histórica (Miranda 2023). Cortez (2023) menciona que “este contexto inmobiliario se enmarca en un proceso de gentrificación, un término que describe la transformación espacial que ocurre cuando las clases medias emergentes desplazan a personas de bajos recursos de sus lugares de vivienda”. En base a esta problemática se formula la siguiente pregunta de investigación: ¿Cómo han incidido las urbanizaciones cerradas en la fragmentación socioespacial en poblaciones indígenas de la Comuna de Lumbisí durante las últimas dos décadas?

La hipótesis que orienta este estudio señala que la presencia de urbanizaciones cerradas en áreas periurbanas de Quito, como la Comuna de Lumbisí, ha contribuido a la fragmentación socioespacial debido a que estas generan un proceso de fractura en el tejido social que pone en evidencia claras disputas de apropiación e identidad entre habitantes originarios y extranjeros.

Para abordar esta investigación se aplicó una metodología de tipo cualitativa mixta. Se abarcó el tema de investigación a partir de un estudio de caso y se empleó como instrumentos: la revisión de fuentes secundarias, la cartografía y la fotografía. Se ha escogido esta metodología tomando como referencia el paradigma posmoderno de la investigación cualitativa de Garfinkel (1967) plasmado en la Etnometodología.

El presente artículo se desarrolla en base a tres puntos clave: la relación que existe entre la globalización y el desarrollo de ciudades fragmentadas a partir de las urbanizaciones cerradas, la descripción de la situación territorial que vive hoy en día la Comuna de Lumbisí y un debate teórico sobre el fenómeno de fragmentación socioespacial bajo un enfoque social; estos puntos contribuyen finalmente al desarrollo de un cuerpo de análisis y conclusiones que entrelazan tanto la teoría como la investigación de fuentes.

La globalización y su impacto en la fragmentación socioespacial de las ciudades a partir de las urbanizaciones cerradas

La fragmentación socioespacial ha representado una problemática de sumo interés dentro de los estudios urbanos en las últimas décadas, debido a los complejos procesos de expansión territorial de las ciudades a nivel global y de las transformaciones en los modos de habitar de la población mundial como consecuencia de múltiples condiciones de índole social.

En América Latina, este fenómeno se ha producido en gran medida gracias al desarrollo de un urbanismo desigual marcado por un rápido crecimiento de las ciudades hacia las periferias

y una evidente polarización socioeconómica que ha llevado a una recurrente separación física entre los sectores acomodados y los más vulnerables (Rolnik 2015).

Un factor clave en la producción de estas nuevas configuraciones urbanas que generan fragmentaciones es la globalización, fenómeno que implica la transformación de ciudades en nodos de la economía mundial, generando lo que Sassen (1991) denomina ciudades globales, en donde ciertas áreas de la ciudad se transforman para satisfacer demandas globales, desplazando a comunidades locales. Cabrales (2004), menciona que la globalización, el déficit de las políticas nacionales y la polarización social han generado un nuevo tipo de urbanismo que fragmenta y consume grandes espacios periféricos.

Como producto de la globalización surge, por ejemplo, el tipo de mercado inmobiliario que viven muchos territorios, basado comúnmente en la venta de urbanizaciones cerradas.

En la Comuna de Lumbisí el aumento del valor del suelo ha promovido la venta irregular de suelos comunales a pobladores de otras zonas, desarrollándose procesos que no se acogen a la normativa interna de la comuna. Estos procesos contribuyen significativamente a la fragmentación del suelo, dentro y fuera de la comuna de Lumbisí (Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial de Cumbayá 2022 citado en Cortez 2023, 45).

En una entrevista periodística realizada al Dr. Juan Carlos Quishpe, abogado defensor de la Comuna de Lumbisí, por parte del medio de comunicación Kinde Digital en 2022, se constata que sus habitantes están en contra de la invasión y división de sus tierras. Según menciona Juan Quishpe, en 2021 la familia Borja Poveda afirmó ser propietaria de prácticamente todo el territorio de la comuna. Esto, según explica Quishpe, supondría el desplazamiento de hasta 5000 personas, en su mayoría originarias (Kinde Digital, entrevista vía Facebook live, 30 de mayo de 2022).

En la misma entrevista, un habitante de la comuna, indica que se trata de una situación: “preocupante para toda la comunidad. Esto nosotros defendemos hasta con la sangre, como dijo el Dr., porque esto es de nuestros antepasados” (Kinde Digital, entrevista vía Facebook live, 30 de mayo de 2022). Así mismo, otra habitante señala: “... siempre estamos luchando, defendiendo nuestras tierras, nuestras comunas para nuestros hijos, nuestros nietos y no vamos a permitir que personas extrañas nos quieran quitar...” (Kinde Digital, entrevista vía Facebook live, 30 de mayo de 2022).

El fenómeno de fragmentación socioespacial se puede evidenciar claramente en países como Ecuador, cuyas principales ciudades han sufrido procesos de expansión acelerados hacia sus periferias que, acompañados de crisis económicas recurrentes, han generado marcadas separaciones espaciales entre diferentes estratos socioe-

conómicos, presentes en muchos casos mediante las denominadas urbanizaciones cerradas.

Una de las principales manifestaciones materiales de la fragmentación socioespacial corresponde a las urbanizaciones cerradas, tipologías edificatorias que existen desde hace mucho pero que han tomado protagonismo en las últimas décadas debido a su popularización inmobiliaria en varias ciudades del mundo, sobre todo en América Latina.

El colectivo de investigadores de Guadalajara 2002, entiende por urbanización cerrada al conjunto de edificios residenciales, frecuentemente con servicios, equipamiento y espacio libre común, acotado al exterior, desarrollado en cualquier parte de la ciudad o su región metropolitana, principalmente destinado a clases medias y medias-altas, pero extendiéndose en la actualidad a otros grupos sociales (Cabrales 2004, 54).

La Comuna de Lumbisí: un caso de fragmentación étnico socioespacial

En los asentamientos periurbanos de Quito, como en las parroquias de Cumbayá y Tumbaco, el fenómeno de fragmentación étnico socioespacial se ha intensificado debido a la construcción cada vez más recurrente de tipologías edificatorias como las urbanizaciones cerradas.

Serrano y Durán (2020, 262) mencionan que Cumbayá-Tumbaco presentan lugares con fragmentación (zonas rurales) y sin fragmentación espacial (zonas compactas en subcentros), que se han incrementado en el período 2001-2010 y se

aglomeraron en torno a los subcentros y corredores terciarios.

La Comuna de Lumbisí, ubicada en el borde nororiental de la ciudad e influenciada fuertemente por los asentamientos vecinos de Cumbayá, destaca como caso de estudio entre los asentamientos periurbanos, debido a que a partir del año 2004 (con el conjunto Parques de Andalucía de PMJ Arquitectos) hasta la actualidad han surgido ciertas urbanizaciones cerradas en el extremo norte de la comuna (Ver Mapa 3.2 y Foto 3.1) que han generado presiones de expansión edificatoria y choques culturales con la población nativa, que en su mayoría se autoidentifica como indígena y posee un importante legado histórico cultural que se remonta a épocas incaicas, ligado específicamente con la cultura *Kitu Kara* (Cortez 2023).

Foto 3.1. Urbanizaciones cerradas en Lumbisí, 2024



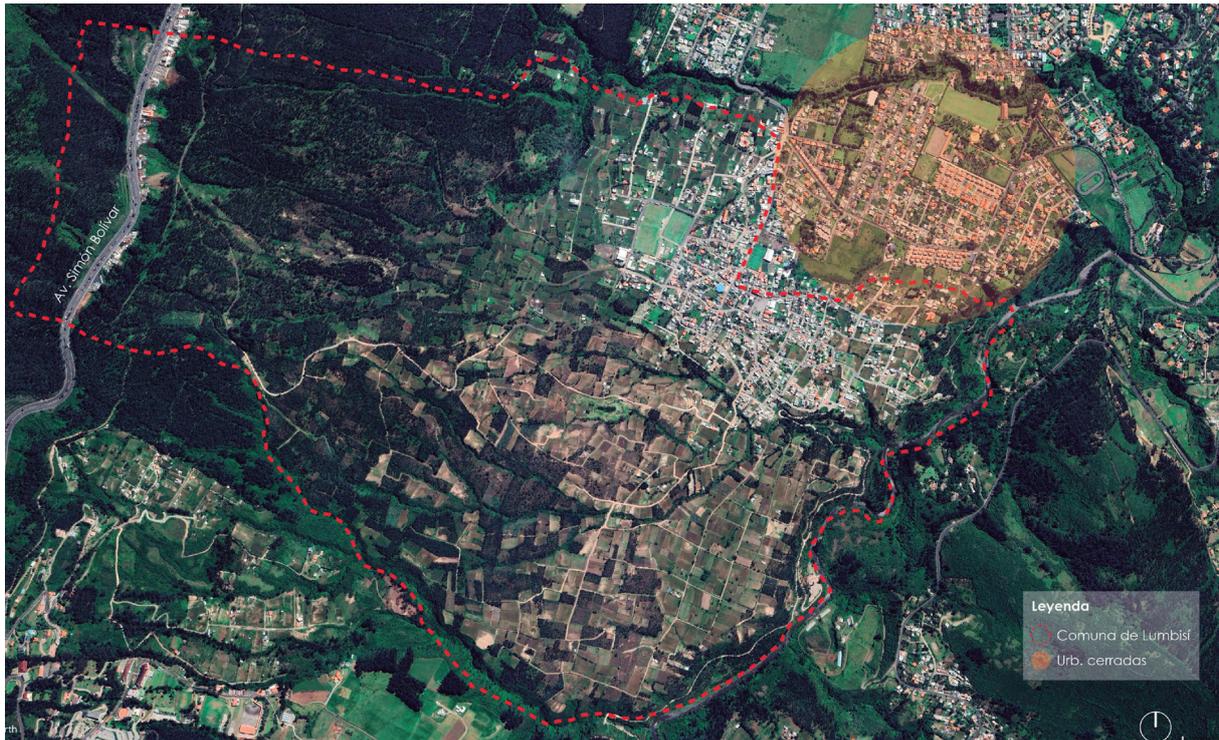
Foto del autor

Mapa 3.1. Extensión de la Comuna de Lumbisí en contraste con la ausencia de urbanizaciones cerradas en 2003



Fuente: Elaboración propia con base obtenida de Google Earth (2024).

Mapa 3.2. Extensión de la Comuna de Lumbisí en contraste con la presencia de urbanizaciones cerradas en 2024



Fuente: Elaboración propia con base obtenida de Google Earth (2024).

Varios autores han tratado de explicar la relación que existe entre las urbanizaciones cerradas y los procesos de fragmentación socioespacial a partir de diferentes disciplinas y posturas críticas como la sociología urbana, la antropología y el urbanismo; cada uno de ellos haciendo hincapié en varios aspectos como: su causalidad, su incidencia en el modo de habitar de la sociedad y en los procesos de crecimiento de las ciudades que traen consigo problemáticas como la segregación, que no solo se presenta en el ámbito socioespacial, sino también, y con fuerza, en aspectos étnicos de la población originaria.

Autores como Janoschka (2022), por ejemplo, se centran en la causalidad de este fenómeno. Él explica que, los nuevos procesos de urbanización que viven las ciudades latinoamericanas surgen a partir de un reemplazo de la gestión y control del desarrollo urbano del estado por la institución privada, generando así conflictos como la producción en masa de tipologías edificatorias que intensifican la fragmentación urbana y la segregación espacial como los barrios residenciales y las gated communities (urbanizaciones cerradas), tipologías en las que uno de sus mayores atractivos es la noción de seguridad respaldada por la situación de encierro, y que generan lo que el autor denomina una ciudad de islas, en la que múltiples fragmentos o islas, generadas por las urbanizaciones cerradas, coexisten dentro de un mismo territorio pero sin estar integrados entre sí (Janoschka 2002).

La presencia de estas tipologías edificatorias en la Comuna de Lumbisí aún no ha incidido gravemente en su fragmentación espacial interna a

pequeña escala, en la que se mantiene los vínculos identitarios y las prácticas de cohesión cultural como por ejemplo las festividades de Lumbisí. No obstante, sí lo ha hecho de manera parcial a mediana escala. En el mapa 3.2 se puede apreciar que esta aglomeración de urbanizaciones cerradas interrumpe o fragmenta de cierta manera la conexión de la comuna con el entorno urbano de Cumbayá, principalmente con la avenida de la Ruta Viva en el extremo norte. Esta situación puede significar una barrera virtual entre este asentamiento y el resto del tejido urbano, generando así dos “islas” vecinas pero desligadas entre sí.

Estas islas urbanas, propuestas por Janoschka, se han ido multiplicando exponencialmente gracias a procesos como la periurbanización, es decir, el medio por el cual se habita las periferias de un territorio. La relevancia que toman las periferias en la fragmentación socioespacial de la ciudad puede ser explicada a partir de lo expuesto por De Mattos (2006), quien debate acerca de los modos de ocupación del territorio de los sectores medios. Ellos, según el autor, se hacen de la periurbanización y la gentrificación como modalidades residenciales, así como también de sus preferencias de vivienda individual en zonas apartadas del caos urbano. En las periferias, explica De Mattos, generalmente los sectores de ingresos medios y altos configuran ciertas tipologías edificatorias específicas como: barrios cerrados amurallados, clubes de campo y hasta ciudades amuralladas. Estas tipologías se vuelven preferentes debido en gran medida al estímulo del automóvil (De Mattos 2006).

Un estudio realizado por Bonilla (2021) en 2020 en la Comuna de Lumbisí muestra que el 73,28%, de un total de 363 personas encuestadas, piensa que se están perdiendo las costumbres y tradiciones del lugar. En este mismo estudio, un 85,12% reportó identificar cambios culturales tanto en habitantes originarios como inmigrantes de la comuna. Así mismo, el 61,71% considera el Kichwa como un idioma ancestral muy relevante, a pesar de que únicamente el 1,10% reportó hablarlo en un nivel alto. Haciendo énfasis en el proceso de inmigración, en los últimos 20 años, 107 de un total de 156 personas provienen de otros lugares dentro de Quito, mientras que el 42,98% indicó no haber vivido desde su nacimiento en la comuna (Bonilla 2021). Estos datos ponen en evidencia claras afectaciones a la cultura local de la comuna por parte de habitantes no originarios.

A partir de estos datos, se puede inferir que la proliferación de urbanizaciones cerradas en la comuna de Lumbisí puede ser uno de los factores que han incentivado la inmigración en el lugar, trayendo consigo efectos negativos como la pérdida de costumbres y tradiciones locales. Bonilla (2021, 88) señala que "...4 de cada 10 habitantes de la Comuna no son originarios de la misma y por ende el linaje indígena como tal se ha fragmentado y con él sus costumbres, pasado histórico, idioma y demás aspectos culturales".

Los motivos que explican la aparición de este tipo de tipologías edificatorias en áreas periurbanas como Lumbisí pueden explicarse a partir de los llamados enclaves urbanos tratados por Esquivel y Capron (2015).

La producción de las periferias metropolitanas en Latinoamérica se ha caracterizado por el desarrollo de enclaves urbanos, residenciales y comerciales. Estos enclaves abarcan tanto los grandes conjuntos urbanos de vivienda de interés social como fraccionamientos y conjuntos privados orientados a poblaciones de altos ingresos (Esquivel y Capron 2015, 127).

(Levy 2003, 309 citado en Esquivel y Capron 2015,

130) define al enclavamiento como "una configuración en la cual las distancias son insuperables, haciendo imposible, de hecho, el contacto entre los dos espacios". Así mismo, los autores mencionan otro concepto que hace referencia a estas particulares maneras de ocupación del suelo en las periferias, la insularización, tratado a profundidad por Duhau y Giglia. Este proceso de urbanización es muy similar al expuesto por Janoschka (2002), la ciudad de islas. Para caracterizar a este tipo de urbanización, Esquivel y Capron lo categorizan dentro de cuatro tipos de enclaves: físico (desconexión con el alrededor), funcional (autosuficiencia), social (homogeneidad) y material (dispositivos de cierre y seguridad). En el caso de esta investigación, se incluye un quinto tipo de enclave, el étnico cultural, característico de comunas como Lumbisí.

En el caso de la Comuna de Lumbisí, las urbanizaciones cerradas aledañas existentes presentan tres de estos cuatro tipos de enclaves urbanos: físico al estar desconectados con la comuna misma en cuanto a interacciones sociales directas con su población, social al presentar homogeneidad a nivel socioeconómico con la presencia de estratos altos y medios altos, y material al configurarse como espacios cerrados y vigilados con guardianía privada. El tipo de enclave funcional no está muy presente en este caso, puesto que dentro de las urbanizaciones no se aprecia gran cantidad de servicios y comercios, aspecto por el cual sus habitantes requieren acudir a establecimientos externos para satisfacer sus necesidades. El tipo de enclave étnico cultural, en cambio, está presente en la comuna como tal, puesto que esta presenta una fuerte identidad cultural histórica que en cierto grado impermeabiliza a su territorio del contexto urbano externo.

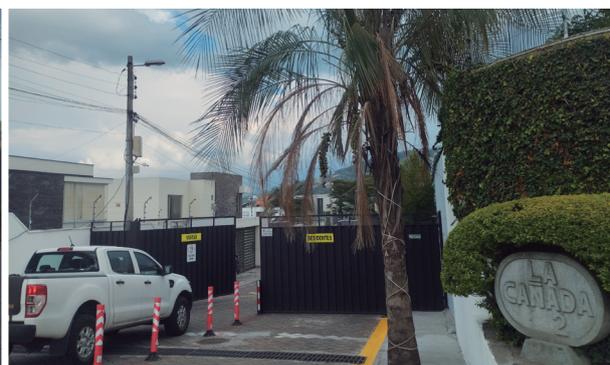
En la visita de campo realizada al territorio se percibió que, a mediana escala, las urbanizaciones cerradas están generando una aparente barrera entre la comuna y el extremo norte del tejido urbano correspondiente al centro poblado de Cumbayá. De esta manera, se producen dos fragmentos limítrofes que presentan cualidades sociales y espaciales que contrastan claramente (Ver Foto 3.2).

Foto 3.2. Contrastes espaciales entre la Comuna de Lumbisí y las urbanizaciones cerradas aledañas, 2024



Vivienda vernácula en el interior de la Comuna de Lumbisí

Foto del autor



Urbanización cerrada en el extremo norte de la Comuna

En el mismo estudio realizado por Bonilla (2021), un 89,37% de la población originaria de la comuna señaló que no ha sufrido ningún tipo de discriminación en el último año, y en cuanto al acceso a servicios básicos, el 63,36% reportó tener acceso a todos los servicios básicos principales (electricidad, agua potable, alcantarillado, teléfono fijo e internet).

En otra investigación, realizada por Tufiño (2023), se destaca que a pesar de que la Comuna de Lumbisí se encuentra inmersa en los procesos de urbanización de la ciudad, esta no sufre fragmentaciones del territorio y mantiene el uso y categorización del suelo.

Tufiño señala que por el momento los complejos inmobiliarios no ingresan al territorio comunal, se encuentran en puntos estratégicos del valle que cuentan con mayor accesibilidad y significancia de los nuevos centros de desarrollo urbano y económico; no obstante, la presencia de urbanizaciones incide en el mejoramiento de los servicios públicos (Tufiño 2023, 65).

La fragmentación nace de lo social y atraviesa lo étnico

La dominancia de una fragmentación de tipo social en el territorio de Lumbisí puede ser explicada a partir de lo expuesto por Castells (1974), quien realiza una aproximación sociológica a la causalidad del fenómeno de fragmentación urbana. Él explica que existen dos tipos de modelos culturales dentro de la ciudad: la urbana y la suburbana. La primera hace referencia a las "conductas ligadas a la fase concurrencial del capitalismo, y la segunda, a las normas de la sociedad de consumo, individualizada y replegada sobre un confort estratificado ..." (Castells 1974, 121-122). El segundo tipo de cultura, el suburbano, presenta modos de habitar que se construyen en torno a los suburbios y está representado significativamente por la clase media. Según Castells, los modos de habitar en determinadas unidades residenciales están influenciados directamente por el tipo de grupo social predominante mas no por el marco espacial. En lo que concierne al eje central de esta investigación, esto se traduce a que la producción de urbanizaciones cerradas se da por una búsqueda de homogeneidad de ciertos grupos sociales en determinados territorios, que por lo general tienden a ser suburbanos.

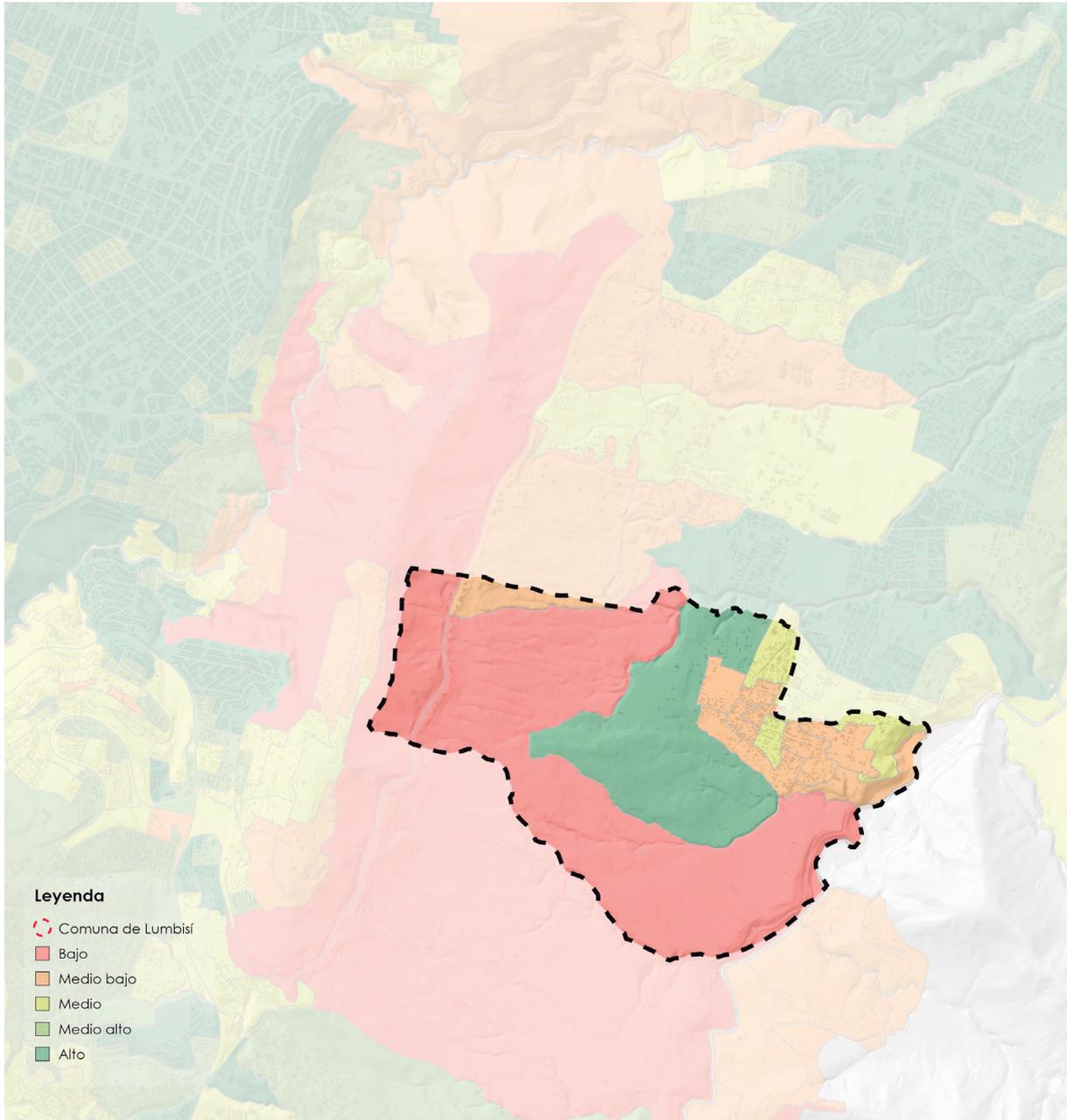
En este estudio de caso, tanto los habitantes de las urbanizaciones cerradas como los habitantes originarios de la Comuna buscan un cierto grado de homogeneidad; el primer grupo en base a su nivel socioeconómico y una búsqueda de mejor calidad de vida, como ya se ha explicado anteriormente, mientras que el segundo grupo en relación con su cultura y pasado histórico. Este aspecto podría esclarecer el por qué las urbanizaciones aún no han ingresado a la comuna y han generado una marcada fragmentación espacial.

A partir de la relación entre el modo de habitar de ciertos grupos sociales y la ocupación de determinados territorios apartados de los centros urbanos, autores como Roitman (2004, 6) dan énfasis al estudio de las urbanizaciones cerradas para demostrar el fenómeno de fragmentación socioespacial que viven varias ciudades del mundo. Roitman sostiene que el surgimiento de estas tipologías edificatorias puede ser explicado a partir de dos grupos causales: estructurales y de acción social. El primero, relacionado con aspectos como la estructura social, política, legal y económica, y el segundo, relacionado con motivaciones e intenciones de los propios actores sociales. El primer grupo, explica Roitman, tiene que ver con el abandono del Estado en la dotación de servicios básicos para la población, una moda internacional impulsada por los desarrolladores urbanos y el incremento de la inseguridad. El segundo grupo, en cambio, hace alusión a los deseos y expectativas familiares de lograr un mejor estilo de vida.

Estos grupos causales, especialmente el primero, están presentes en las condiciones externas que han influido en la fragmentación étnico socioespacial de Lumbisí. Por ejemplo, en la investigación realizada por Cortez (2023), se menciona los intereses políticos que han marcado el desarrollo urbano del territorio. Cortez menciona cuatro hechos clave que han incentivado la fragmentación étnico socioespacial de Lumbisí: el proyecto municipal AIER Ilaló-Lumbisí que aún no se encuentra aprobado, pero que ya ha impulsado la urbanización de ciertas zonas declaradas con un uso de suelo de protección ecológica como el volcán Ilaló, el desarrollo de cuatro Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Espaciales "PUAE" de los cuales dos se encuentran aprobados (San Patricio y Santa Mónica), la degradación que generó la Av. Simón Bolívar en los bosques naturales de la comuna en 2008, y el desarrollo del anteproyecto de la nueva vía Troncal Metropolitana que está generando especulación de tierras en sus inmediaciones.

Estos proyectos han impulsado varios procesos de expansión edificatoria en zonas cercanas a la comuna y como consecuencia, se han ido generando diferentes fragmentos que responden principalmente a una lógica de diferenciación socioeconómica y étnica-cultural, puesto que esta expansión corresponde en gran medida a urbanizaciones cerradas privadas de estratos altos y medios, que contrastan con una población que en su mayoría es de estratos medios bajos y bajos (Ver Mapa 4.1), y que incluso pertenecen a otras culturas.

Mapa 4.1. Atomización de estratos socioeconómicos según niveles de ingresos en la Comuna de Lumbisí



Fuente: Elaboración propia con información obtenida de Geoportal IGM - Ecuador (2020).

Discusión y análisis

El estudio pone en evidencia que la presencia de urbanizaciones cerradas aledañas a la Comuna de Lumbisí han generado hasta el momento una fragmentación más de tipo étnico cultural que espacial, verificando así de manera parcial la hipótesis planteada. La presencia de urbanizaciones cerradas destinadas a grupos sociales de estratos medios y altos junto a un grupo étnico en situación de vulnerabilidad, como la Comuna de Lumbisí, supone la aparición de un tipo de fragmentación que algunos autores denominan como "fragmentación étnica espacial", la cual implica una división o separación de grupos étnicos en diferentes áreas geográficas dentro de un territorio, ya sea a pequeña o gran escala. Este

fenómeno ocurre cuando las comunidades étnicas se distribuyen de manera desigual, ocupando espacios específicos que pueden estar separados física, social o económicamente de otras comunidades (Massey y Denton 1993).

A partir de proyectos clave desarrollados en gran parte por el Municipio de Quito que incentivan procesos de urbanización en zonas rurales con baja ocupación, y de la aparición de nuevas tipologías edificatorias como las urbanizaciones cerradas que traen consigo una considerable cantidad de gente inmigrante (por lo general de otras zonas urbanas de la ciudad), territorios rurales históricos como la Comuna de Lumbisí se enfrentan a nuevos desafíos, como la lucha por la conservación de su cultura, puesto que la

presencia de población no originaria implica un proceso de mestizaje cultural en la que las clases dominantes provenientes en gran parte de las urbanizaciones cerradas imponen sus propias dinámicas sociales por encima de las locales.

Si bien la presencia de urbanizaciones cerradas aún no ha incidido gravemente en una fragmentación a nivel espacial dentro de la comuna, sí lo ha hecho a nivel étnico social al traer consigo una progresiva pérdida de costumbres y tradiciones locales, que son reemplazadas por nuevos modos de habitar, ajenos al territorio. No obstante, a pesar de estos amenazantes procesos de fragmentación que están gestando estos asentamientos aledaños, la Comuna de Lumbisí aún presenta una memoria colectiva de arraigo territorial que se manifiesta en la lucha y resistencia al arrebato de su tierra. Esto puede explicar el hecho de que las urbanizaciones aún no han ingresado con fuerza a la comuna.

Conclusiones y reflexiones finales

Sin duda, las nuevas formas de urbanización presentes en varias ciudades latinoamericanas impulsadas por fenómenos como la globalización y el neoliberalismo, y concentradas generalmente en las periferias, han generado preocupantes transformaciones territoriales a partir de una lógica de fragmentación étnico socioespacial que en muchas ocasiones afecta sobre todo a asentamientos originarios con una basta riqueza histórico cultural, como es el caso de estudio de esta investigación, la Comuna de Lumbisí en la ciudad de Quito.

La Comuna de Lumbisí ha resistido hasta la actualidad a los procesos de expansión edificatoria de urbanizaciones cerradas vecinas. Sin embargo, ciertas dinámicas sociales más profundas como la inmigración inciden en una alarmante transformación sociocultural, evidenciada en este caso, mediante una fragmentación de tipo étnica social. Con este estudio de caso se puede observar que aquellos asentamientos humanos que poseen un importante legado cultural – ancestral tienden a presentar un mayor grado de resistencia a ciertos procesos de urbanización que otros tipos de asentamientos como aquellos localizados en los centros urbanos de la ciudad.

Es importante tomar en consideración dentro de la planificación territorial de las ciudades estos fenómenos étnicos socioespaciales cada vez más frecuentes, para así comprender de mejor manera las dinámicas urbanas y, por consiguiente, generar políticas públicas coherentes a la realidad que ayuden a conservar y proteger los asentamientos ancestrales de las amenazantes transformaciones territoriales producidas por otros tipos de asentamientos como las urbanizaciones cerradas que traen consigo nuevas costumbres y tradiciones, que en muchos casos pueden llegar a destruir por completo una cultura entera.

Referencias bibliográficas:

- Bonilla, Juan. 2021. "Cambios en el desarrollo sociocultural de la Comuna de Lumbisí-Cumbayá, Distrito Metropolitano de Quito durante el periodo 2015-2017 producido por la inmigración interna y externa". Tesis de maestría, Universidad Andina Simón Bolívar.
- Cabral, Luis. 2004. "Urbanizaciones cerradas en Latinoamérica." *Eria: revista cuatrimestral de Geografía*, No. 63, 53-57. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=977308>
- Carrión, Fernando. 2019. "Producción y organización espacial de viejas y "nuevas" desigualdades en Quito." *Revista Andamios*. Volumen 16, número 39.
- Castells, Manuel. 2014. "La cuestión urbana." Traducido por Irene Castells. Tercera edición, 1999, Cuarta reimpresión. México, DF: Siglo Veintiuno Editores.
- Cortez, Jorge. 2023. "Fragmentación del suelo de la comuna Kitu Kara de Lumbisí, período 2002-2022. Tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica del Ecuador
- De Mattos, Carlos. 2006. "Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas." CLACSO. <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/clacso/coediciones/20100729080735/03mattos.pdf>
- Esquivel, M. y Capron, G. 2016. "El enclave urbano, lógica socioespacial de la periferia urbanizada y sus efectos sobre la segregación residencial y la fragmentación urbana." *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía* 25 (2): 125-149. doi: 10.15446/rcdg.v25n2.54720.
- Janoschka, Michael. 2002. "El nuevo modelo de ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización." *Revista Eure* (Vol. XXVIII, N° 85), pp. 11-29, Santiago de Chile.
- Kinde Digital. 30 de mayo de 2022. "Los vecinos de Lumbisí levantan su voz de rechazo ante el intento de invasión y división de sus tierras". Kinde Digital. Acceso el 21 de noviembre de 2024. <https://www.facebook.com/KindeDigitalC/videos/540266194261078>
- Lévy, Jacques. 2003. "Enclavement." *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin.
- Marchant, C. Riesco, M. y Monje, Y. 2023. "Crecimiento y fragmentación del periurbano valdiviano. Efectos del urbanismo neoliberal en una ciudad intermedia del sur de Chile." *Revista EURE*, Vol. 49, No. 147.
- Massey, D. y Denton, N. 1993. "American Apartheid: Segregation and the Making of the Underclass." Cambridge: Harvard University Press.
- Maya, Mario Alejandro. 2017. "El crecimiento de urbanizaciones cerradas y la fragmentación socioterritorial en la ciudad de Mar del Plata". *Pasado Abierto*. Revista del CEHis . N°6. Mar

- del Plata. ISSN N°2451-6961. <http://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/pasadoabierto>
- Miranda, Luis. 2023. "Transformación rural en el territorio comunal de Lumbisí. Entre el avance de la periurbanización y la resistencia campesina." Tesis de maestría, FLACSO Ecuador.
- Prévot, Marie-France. 2001. "Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades." *Revista Perfiles Latinoamericanos*, 19.
- Roitman, Sonia. 2004. "Urbanizaciones cerradas: estado de la cuestión hoy y propuesta teórica." *Revista de Geografía Norte Grande*, 32: 5-19. <https://horizonteenfermeria.uc.cl/index.php/RGNG/article/view/43565>
- Rojo, Félix. 2014. "Transformaciones urbanas vinculadas a barrios cerrados: evidencias para la discusión sobre fragmentación espacial en ciudades latinoamericanas." *Revista colombiana de Geografía*, Bogotá, Colombia.
- Rolnik, Raquel. 2015. "Guerra dos lugares: A colonização da terra e da moradia na era das finanças." São Paulo: Boitempo.
- Sassen, Saskia. 1999. "La ciudad global: Nueva York, Londres, Tokio." Editorial Eudeba, Buenos Aires.
- Schapira, M. 2021. "Vista de fragmentación espacial y social: conceptos y realidades". Tesis de maestría, FLACSO México.
- Serrano, C. y Durán, G. 2020. "Geografía de la fragmentación en el periurbano de Quito: un análisis de las nuevas centralidades Cumbayá-Tumbaco y San Antonio de Pichincha". *Revista EURE*, Vol. 46, No. 137.

Impacto de la Política de Seguridad en la Fragmentación y Desigualdad Socio-Territorial:

02

Caso Barrio El Bosque (2019-2021)
Colombia

Omar Eliceo Torres Obregón ⁵
otorresobregofl@flacso.edu.ec

RESUMEN

Este estudio analiza el impacto de la política de seguridad y convivencia del Distrito de Barranquilla (2019-2021) en el barrio El Bosque, zona históricamente caracterizada por pobreza, segregación espacial y criminalidad. A través de una metodología mixta, que combina análisis de datos secundarios y percepciones comunitarias para evaluar cómo las políticas implementadas han influido en la fragmentación y desigualdad socio-territorial. Si bien se lograron avances parciales en la reducción de ciertos índices de criminalidad, como hurtos y lesiones personales, las condiciones estructurales de pobreza, exclusión social y precariedad en infraestructura han limitado la efectividad de las intervenciones. La ausencia de un enfoque integral que aborde causas inherentes, como la falta de oportunidades educativas y laborales, reproduce espacios de inseguridad y desigualdad. Además, se destaca la necesidad de adoptar políticas inclusivas y participativas para fortalecer la cohesión social y reducir la fragmentación en las periferias urbanas. Este análisis subraya la importancia de transformar las estrategias de seguridad actuales hacia modelos que integren desarrollo humano y justicia social, priorizando la inversión en infraestructura y servicios básicos en áreas vulnerables como El Bosque.

Palabras clave: seguridad, fragmentación, desigualdad, periferias urbanas, justicia social.

ABSTRACT

This study analyzes the impact of the security and coexistence policy of the Barranquilla District (2019-2021) in the El Bosque neighborhood, an area historically characterized by poverty, spatial segregation, and criminality. Using a mixed methodology that combines secondary data analysis and community perceptions, it evaluates how the implemented policies have influenced socio-territorial fragmentation and inequality. While partial progress was achieved in reducing certain crime rates, such as theft and personal injuries, structural conditions of poverty, social exclusion, and inadequate infrastructure have limited the effectiveness of these interventions. The absence of a comprehensive approach that addresses inherent causes, such as the lack of educational and employment opportunities, reproduces spaces of insecurity and inequality. Furthermore, the study highlights the need to adopt inclusive and participatory policies to strengthen social cohesion and reduce fragmentation in urban peripheries. This analysis underscores the importance of transforming current security strategies into models that integrate human development and social justice, prioritizing investment in infrastructure and basic services in vulnerable areas such as El Bosque.

Keywords: security, fragmentation, inequality, urban peripheries, social justice

Introducción

En el barrio El Bosque de Barranquilla se observa un fenómeno de pobreza, segregación espacial y altos índices de violencia, problemas relacionados con la falta de oportunidades laborales, servicios públicos deficientes e infraestructura inadecuada. Estos problemas se enmarcan en un contexto histórico y social determinado por la migración hacia áreas periféricas y el crecimiento urbano desordenado (Torres 2022, 7).

Según Duran y Mosquera citado en Torres (2022, 7), desde mediados del siglo XX, el barrio El Bosque ha sido receptor de poblaciones vulnerables, inicialmente afrodescendientes y palenqueros, desplazadas desde zonas rurales y urbanas de menores recursos.

Este asentamiento periférico se formó a partir de la ocupación de terrenos del Distrito y propiedades particulares, lo cual dio origen a una comunidad que, en sus primeras décadas, careció de servicios básicos como salud, educación y transporte, además de infraestructura urbana adecuada. Como resultado, se consolidó una segregación espacial que ha mantenido a los residentes del barrio en condiciones de desigualdad respecto a otros sectores de Barranquilla.

La zona de estudio fue ocupada en 1958 según un informe de Planeación Distrital de Barranquilla, se encuentra ubicada en la localidad suroccidental del Distrito de Barranquilla, en el departamento del Atlántico (como se muestra en el mapa 1). Antes de la ocupación, el terreno funcionaba como un parque nacional de recreación dominical, conocido por su densa vegetación y numerosos árboles, lo que dio origen al nombre del barrio: El Bosque.

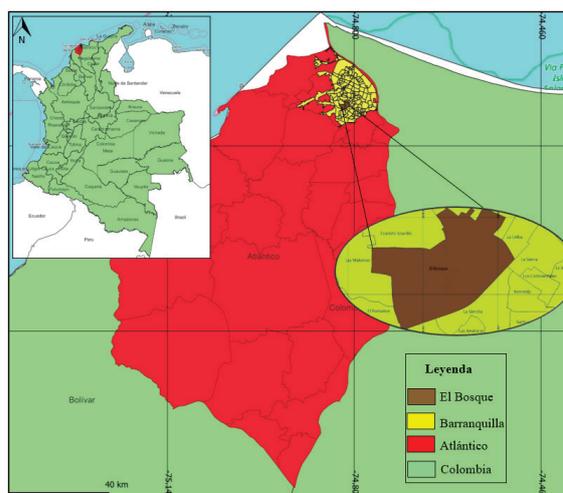
Actualmente, es el barrio con mayor extensión geográfica de la ciudad, con un área de 2,048 km², que comprende 226 manzanas y alberga una población de 29950 residentes, 51% hombres y 49% mujeres, siendo el más poblado de Barranquilla (Alcaldía Distrital de Barranquilla, 2022).

Un estudio del Banco de la República (2011) señala que aproximadamente el 32% de la población del barrio El Bosque se identifica como negra, afrodescendiente o palenquera. Esta área, con alta concentración de población afrodescendiente, presenta los años promedio de escolaridad más bajos de la ciudad, junto con elevados índices de analfabetismo y empleo informal.

De acuerdo con el Plan Integral de Seguridad y Convivencia Ciudadana del Distrito de Barranquilla PISCC (2020), en los últimos años, la implementación de políticas públicas de seguridad y convivencia en El Bosque ha buscado reducir los índices de criminalidad y mejorar la calidad de vida de sus habitantes (citado en Torres 2022, 8). Sin embargo, los factores estructurales que afectan a este barrio como la pobreza, deficiencia en infraestructura y servicios, y segregación territorial han limitado la efectividad de estas políticas, que no logran disminuir significativa-

mente la fragmentación socioespacial.

Mapa 1.1. Ubicación de la Zona de Estudio



Fuente: Elaboración propia, 2022

Este contexto histórico y social, además de las condiciones actuales del barrio El Bosque, permiten analizar los desafíos y limitaciones de las políticas de seguridad y convivencia implementadas en esta zona. Observar cómo los factores estructurales de pobreza, infraestructura insuficiente y segregación espacial influyen en los resultados de estas políticas ayuda a comprender la persistencia de la desigualdad territorial en Barranquilla y da paso a una investigación sobre los efectos de la fragmentación socioespacial en áreas urbanas periféricas (Torres 2022).

Surge la pregunta: ¿Cómo ha impactado la implementación de la política de seguridad, convivencia ciudadana y justicia del Distrito de Barranquilla en la fragmentación y desigualdad socio-territorial del barrio El Bosque entre los años 2019 y 2021?

La evidencia sugiere que, si bien la política de seguridad y convivencia en el barrio El Bosque ha contribuido a una reducción limitada de ciertos índices de criminalidad, pero ha mantenido e incluso agravado la fragmentación y desigualdad socio-territorial debido a su falta de atención a las causas estructurales de estos problemas.

Reflexiones Teóricas y Aportes Empíricos para el Desarrollo de Políticas de Seguridad Ciudadana

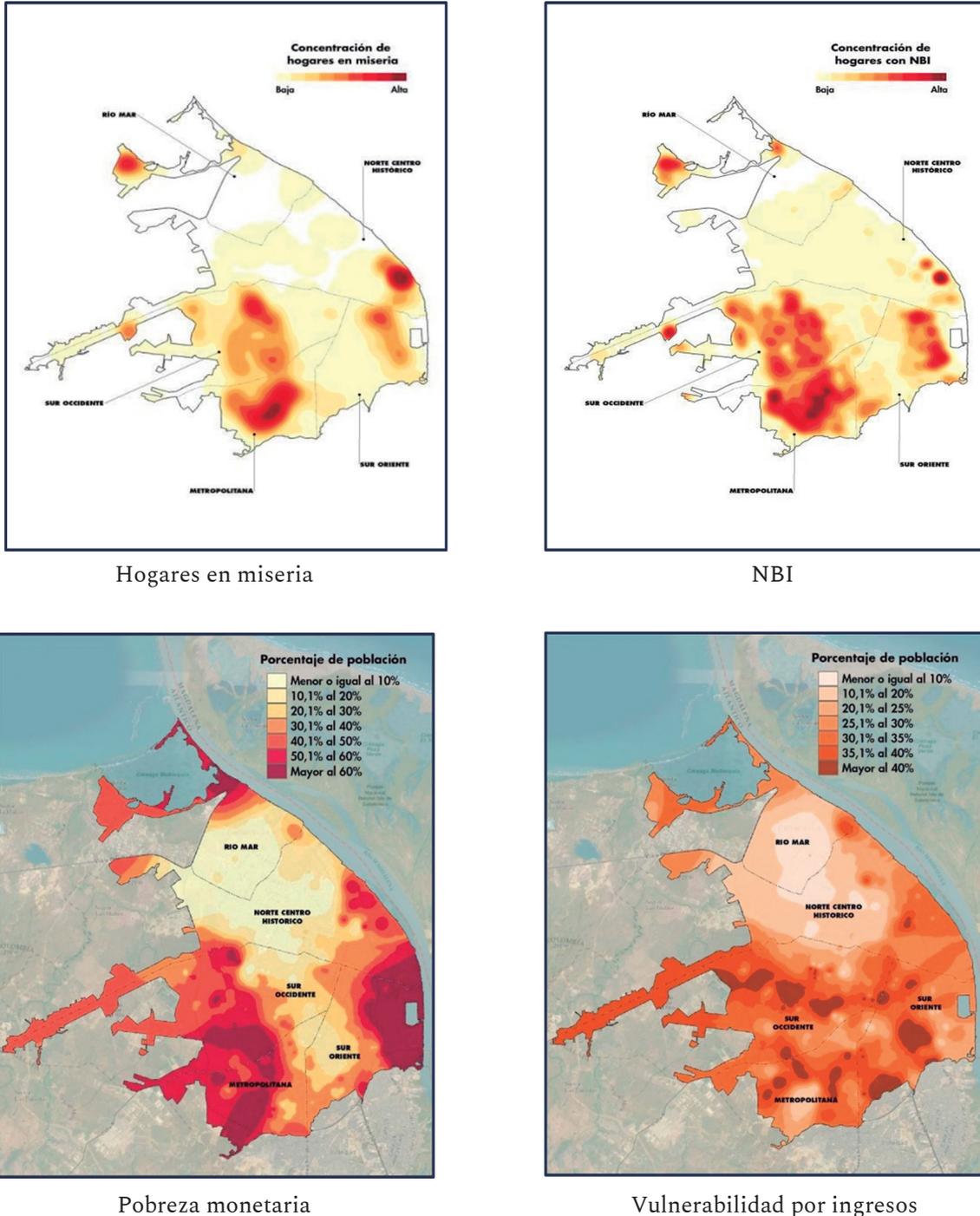
Numerosos estudios han analizado las causas de la inseguridad y las estrategias gubernamentales para formular e implementar políticas públicas que contrarresten tanto las causas como las consecuencias de este fenómeno. En este sentido, esta investigación recopila fundamentos teóricos y conceptuales que sirven como soporte referencial para el análisis del impacto de dichas políticas en el barrio El Bosque de Barranquilla, Colombia.

- Seguridad Ciudadana para el Desarrollo Humano

La seguridad ciudadana, como componente esencial del desarrollo humano enfrenta múltiples desafíos estructurales que afectan su implementación en contextos urbanos vulnerables. Según Acero, citado en Torres (2022, 23), este enfoque debe abarcar dimensiones económicas, alimentarias, sanitarias, personales, comunitarias y políticas. La efectividad de las políticas públicas de seguridad radica en abordar las condiciones estructurales como la pobreza, la desigualdad y la segregación territorial, que vinculan ciclos de exclusión y criminalidad.

En barrios periféricos como el Bosque donde más del 50% de la población vive en condiciones de pobreza monetaria, con una alta concentración de hogares con necesidades básicas insatisfechas (NBI), una considerable concentración de hogares en miseria y considerable población vulnerable por falta de ingresos, como se muestra en la figura 2.1 (DANE, 2021). Estas cifras representan la precariedad estructural que afecta directamente la seguridad y el bienestar de los residentes.

Figura 2.1. Análisis espacial de pobreza y vulnerabilidad



Fuente: DANE, 2021

La UNODC (2011) enfatiza que la prevención del delito requiere intervenciones holísticas que consideren tanto los factores estructurales como los contextos locales. Desde la perspectiva del desarrollo humano, Sen, citado en Torres (2022, 22), resalta que garantizar libertades políticas, oportunidades sociales y acceso a servicios básicos es indispensable para fomentar una seguridad sostenible. Lo que conlleva a buscar la reducción de la criminalidad, y a crear un entorno que promueva bienestar, justicia e inclusión.

De igual manera, el PNUD (2024, 14) subraya que la inseguridad y la violencia no deben tratarse únicamente como problemas de orden público, sino como barreras para el acceso equitativo a derechos fundamentales y oportunidades. El barrio El Bosque presenta altos índices de criminalidad y una evolución en algunos delitos, por ejemplo, entre 2020 y 2021 los homicidios aumentaron en un 13%, y los hurtos a personas incrementaron en un 26,1%, como se muestra en la tabla 2.1 (Alcaldía de Barranquilla, Oficina para la Seguridad y Convivencia Ciudadana, 2022).

Estos datos confirman que las políticas de seguridad actuales no son suficientes si no se complementan con inversión social adecuada, estrategias de fortalecimiento comunitario y una colaboración activa entre el Estado y las comunidades. Estas medidas son necesarias pues permiten reducir desigualdades y fomentar la cohesión social como ejes para un desarrollo humano integral.

Tabla 2.1. Indicadores generales de seguridad y convivencia en el barrio El Bosque de Barranquilla 2019-2021

Descripción	Año	Año	Año	Variación	Variación	Variación	Variación
	2019	2020	2021	2019 - 2020	Absoluta 2019 - 2020	2020 - 2021	Absoluta 2020- 2021
Hurto Automotores	3	1	3	-66,7%	-2	200,0%	2
Hurto Comercio	32	18	15	-43,8%	-14	-16,7%	-3
Hurto Motocicletas	31	34	42	9,7%	3	23,5%	8
Hurto Personas	179	153	193	-14,5%	-26	26,1%	40
Hurto Residencias	12	5	6	-58,3%	-7	20,0%	1
Homicidios	20	23	26	15,0%	3	13,0%	3
Lesiones Personales	227	107	131	-52,9%	-120	22,4%	24
Violencia intrafamiliar	47	62	57	31,9%	15	-8,1%	-5
Delitos sexuales	47	37	21	-21,3%	-10	-43,2%	-16

Fuente: Oficina para la seguridad y convivencia ciudadana, 2022

- **Participación Ciudadana y Políticas Públicas**

Desde la perspectiva de las políticas públicas, Zeller (2007) resalta que su implementación requiere un enfoque interactivo, donde las decisiones gubernamentales se adapten a las realidades locales y se involucren actores clave incluidos los residentes y las organizaciones comunitarias. Este modelo participativo es especialmente relevante en barrios como El Bosque, donde las condiciones de marginalidad requieren políticas flexibles que atiendan tanto las dinámicas sociales como económicas del territorio. Sin la respectiva participación, las políticas de seguridad y convivencia pueden ser fallidas en abordar las necesidades reales de la comunidad.

Los datos del Plan Barrial del año 2022 demuestran una composición demográfica en la que el 37% de niños y jóvenes y el 57% de adultos, lo

cual resalta la alta concentración de personas en edades productivas. Sin embargo, el hecho de que solo el 19.9% estudie y el 31.4% trabaje, sugiere una brecha significativa en el acceso a oportunidades. Cabe señalar que el acceso limitado a oportunidades, tanto en la educación como en el empleo fomenta la vulnerabilidad de estos grupos contribuyendo al estancamiento social y la persistencia de la violencia.

- **Reformas en Seguridad Ciudadana y Estrategias de Intervención para Grupos Vulnerables**

Muggah (2017, 13-14) señala una creciente preocupación por la violencia y la inseguridad en América Latina y el Caribe, que se encuentra entre las más violentas del mundo. Por consiguiente, expone que la seguridad ciudadana implica reformas en las fuerzas policiales y en el sistema de justicia, así como estrategias de prevención

centradas en grupos vulnerables, como jóvenes y familias. Si bien la evidencia sobre la efectividad de estas nuevas medidas aún es limitada, Muggah destaca la importancia de centrarse en estos grupos vulnerables dentro de un enfoque multidimensional, adaptado a las realidades locales, para reducir la violencia y mejorar la calidad de vida en las comunidades.

También, destaca la necesidad de un compromiso sostenido por parte de los gobiernos y la colaboración de la ciudadanía para mejorar la seguridad. Según el autor, las intervenciones exitosas se basan en datos y en la participación de la comunidad, lo que puede contribuir a reducir la violencia y mejorar la calidad de vida en las ciudades de la región.

Este planteamiento encuentra respaldo en los datos del Plan Integral de Seguridad y Convivencia Ciudadana (PISCC 2020, 27), que revelan altos índices de violencia contra niños, niñas y adolescentes (NNA) en el barrio El Bosque. Las estadísticas muestran que la mayoría de los homicidios de jóvenes entre 14 y 17 años están relacionados con conflictos familiares, consumo de alcohol y drogas, así como con entornos de pobreza y descomposición familiar. Dichos homicidios, producto de riñas, sicarios o intolerancia, evidencian cómo la falta de oportunidades y el abandono social incrementan la vulnerabilidad juvenil.

Los datos del PISCC (2020, 28) también resaltan cómo la violencia contra los NNA se ve vinculada con la pobreza y la falta de acceso a servicios básicos. Este panorama respalda las propuestas de Muggah sobre la necesidad de un enfoque integral, que combine intervenciones preventivas, fortalecimiento familiar y reformas en seguridad ciudadana adaptadas a las realidades locales. Entonces, abordar la violencia contra jóvenes y mujeres en El Bosque requiere no solo reformas en seguridad, sino también programas sociales que garanticen educación y oportunidades laborales para los sectores más vulnerables.

- **Marginalidad Avanzada y Exclusión Social en las Periferias Urbanas**

Las dinámicas de exclusión y marginalidad en áreas urbanas del Caribe colombiano están estrechamente relacionadas con la segregación espacial y el abandono estatal. En este contexto, Álvarez, Romero y Ricardi (2024, 186) exponen el concepto de marginalidad avanzada desde una perspectiva sur global que va más allá de los enfoques tradicionales sobre pobreza y condiciones socioeconómicas de las poblaciones en situación de precariedad.

Este concepto, basado en el trabajo del sociólogo Loïc Wacquant, se centra en la marginalidad y la violencia en guetos urbanos, destacando que factores como la etnicidad, el género y la migración se interceptan y contribuyen a las difíciles condiciones de vida de las poblaciones en las periferias urbanas.

Además, abordan el fenómeno del fascismo transperiférico, un régimen de exclusión múltiple y segregación que trasciende fronteras, evidenciando dinámicas de poder asimétricas en el contexto de la movilidad humana y el abandono estatal.

Esta teoría se comprueba en el asentamiento de desarrollo incompleto Villa Caracas, ubicado entre los barrios El Bosque y Cuchilla de Villate, este sector presenta características de marginalidad avanzada y transperiferismo, pues es representativo de dinámicas de exclusión y vulnerabilidad extrema en las periferias urbanas de Barranquilla (ver foto 2.1).

Se destacan datos como vivienda y servicios básicos, donde más del 66% de estas residencias son cambuches o estructuras precarias y sólo el 45% tiene acceso a acueducto, mientras que menos del 22% cuenta con alcantarillado, reflejando condiciones de vida muy por debajo de los estándares mínimos aceptables y reforzando la segregación espacial y el abandono estatal. Además, la disposición de residuos es mayoritariamente inadecuada, con 31.4% de la basura arrojada en zanjas, generando riesgos sanitarios.

Foto 2.1. Panorámica, Villa Caracas, El Bosque



Fuente: Fotografía de José Romero Tenorio (Álvarez, Romero y Villadiego, 2021)

El asentamiento alberga aproximadamente 100 familias migrantes venezolanas y colombianas en retorno, quienes enfrentan las mismas exclusiones estructurales que experimentaban en sus lugares de origen. La migración sur-sur que conecta periferias urbanas como Maracaibo y Villa Caracas es un claro ejemplo del transperiferismo, donde las dinámicas de poder globalizadas perpetúan desigualdades sin mejorar significativamente las condiciones de vida (Álvarez, Romero y Ricardi 2024, 186; Fernández et al. 2018, 271, 274).

- **Violencia Institucional, Desigualdad Social y Juventudes Vulnerables**

Lechundi (2020, 208-212) realiza un análisis de las prácticas de interceptación policial en contextos de desigualdad, especialmente en las expe-

riencias de jóvenes en Barranquilla (Colombia) y Río Cuarto (Argentina). Aborda la noción de violencia institucional, entendida como violaciones de derechos ejercidas por instituciones públicas, particularmente las fuerzas de seguridad. Esto se vincula con la crítica a las políticas de seguridad que, en lugar de proteger, perpetúan la violencia y la desigualdad social.

Se utiliza una perspectiva que considera las trayectorias de vida de los jóvenes, influenciadas por factores socioeconómicos y la acumulación de desventajas intergeneracionales, lo que los coloca en situaciones de vulnerabilidad y exposición a prácticas policiales abusivas. Además, subraya la selectividad del sistema penal, que a menudo se basa en narrativas racistas y estereotipadas, afectando desproporcionadamente a los jóvenes de sectores populares.

En el barrio El Bosque, las intervenciones estatales son percibidas como ineficaces y punitivas, dado que priorizan operaciones policiales sin abordar las causas estructurales de la violencia. Las encuestas realizadas a los habitantes revelan una percepción negativa de estas políticas, así como críticas hacia prácticas policiales que refuerzan estereotipos raciales y de clase (Torres, 2022, 42).

- **Reformas en la Seguridad Ciudadana con Enfoque Multidimensional**

Montero (2014, 247-253) realiza un análisis de políticas públicas de seguridad ciudadana en América Latina, abarcando diferentes aspectos como la evolución de las pandillas, su vinculación con el crimen organizado y la necesidad de reformas en las instituciones de seguridad. Se enfatiza la importancia de un enfoque multidimensional que incluya la participación ciudadana, la coordinación intergubernamental, y la atención a problemas estructurales como la desigualdad y la educación. Además, se propone la modernización de las instituciones responsables de la seguridad para adaptarse a los nuevos retos de la sociedad y contra el crimen.

En Barranquilla el PISCC, abarca una óptica multidimensional apoyada en estrategias de Zonas Futuro para acelerar la prestación de servicios sociales en las regiones más afectadas por la criminalidad y que adolecen de vacíos o de precaria institucionalidad, como es el caso del barrio El Bosque.

A partir de la participación de diferentes actores, se definieron varios objetivos para mejorar la seguridad y la convivencia. Estos incluyen: la protección de los ciudadanos mediante la reducción de los índices de criminalidad; el fortalecimiento de la fuerza pública a través de inversiones en equipamiento, tecnología y capacitación; la promoción de la convivencia pacífica mediante la creación de entornos seguros; y la protección de grupos vulnerables, como mujeres, niños, niñas, adolescentes y la comunidad LGBTIQ+. Sin embargo, según la encuesta realizada por Torres (2022), predomina una percepción mayoritaria-

mente desfavorable hacia estas medidas.

- **Violencia Urbana: Hacia un Nuevo Urbanismo Inclusivo**

Carrión (2008, 117, 127) analiza la relación entre la ciudad, la violencia y la seguridad ciudadana, destacando cómo estas interacciones afectan tanto la calidad de vida de los ciudadanos como la estructura urbana.

De esta manera, en el contexto de las ciudades latinoamericanas, la violencia ha evolucionado y se ha convertido en un fenómeno complejo, que impacta no solo la seguridad, sino también las condiciones de vida en áreas urbanas vulnerables. Según Carrión, la crisis del espacio público refleja la crisis urbana y es un indicio de las profundas desigualdades que existen dentro de las ciudades.

En efecto, las políticas de seguridad, que han pasado de ser gestionadas principalmente por el Estado a ser privatizadas, han generado un mercado de seguridad segmentado y excluyente, donde el acceso a la seguridad depende directamente de la capacidad económica de los ciudadanos.

Carrión también aboga por un nuevo urbanismo y políticas públicas inclusivas que fomenten la construcción de espacios públicos significativos, que no solo mejoren la seguridad ciudadana, sino que también contribuyan a la cohesión social y a la convivencia urbana, elementos esenciales para garantizar una ciudadanía plena y participativa.

Así pues, el diagnóstico del Plan de Acción Barrial del Bosque evidencia la necesidad de un urbanismo inclusivo como herramienta para enfrentar la inseguridad. La ausencia de transporte público eficiente y la precariedad de los espacios recreativos han contribuido a la fragmentación socioespacial en El Bosque dificultando la movilidad y la cohesión social (Alcaldía de Barranquilla, 2022).

Fragmentación y Desigualdad Socio-Territorial: Limitaciones de la Política de Seguridad

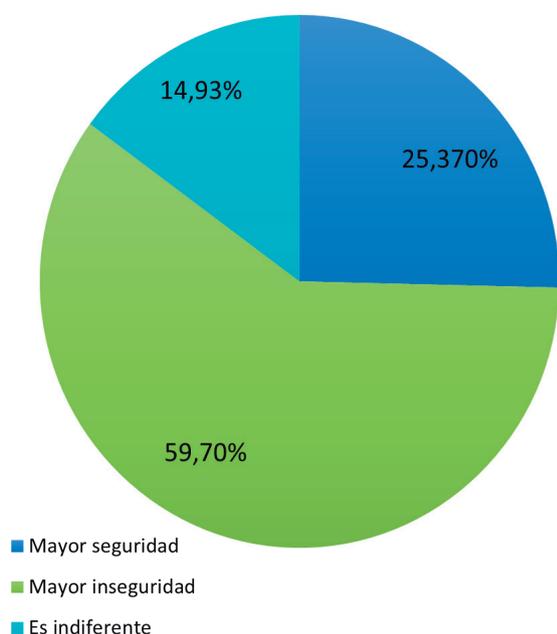
El presente estudio se basa en los datos obtenidos durante la investigación realizada por Torres (2022), sobre la implementación de la política de seguridad y convivencia ciudadana en el barrio El Bosque, complementados con indicadores específicos del periodo 2019-2021. Se analiza cómo estas políticas han influido en la fragmentación y desigualdad socio-territorial del barrio, utilizando información secundaria y empírica recopilada de diversas fuentes, como la Oficina para la Seguridad y Convivencia Ciudadana y del Observatorio de Seguridad Ciudadana de Barranquilla.

Entre los hallazgos más relevantes destacan las tasas de criminalidad, donde delitos como el hurto a personas y las lesiones personales presentan aumento en las variaciones. En el año 2021

se reportaron 193 casos de hurto a personas, lo que significa un aumento del 26% con respecto a 2020 y 131 casos de lesiones personales representados en un incremento del 22.43% (ver tabla 2.1). Estos datos reflejan que, a pesar de los esfuerzos por implementar estrategias de seguridad, persisten altas tasas de victimización en el barrio.

Por otro lado, se evidencia que los programas de intervención, como Vuelve y Juega y los Frentes de Seguridad de la Oficina de Seguridad y Convivencia Distrital, aunque bien intencionados, no han logrado abordar las causas estructurales de la inseguridad, como la desigualdad y la precariedad laboral. Puesto que la percepción comunitaria de inseguridad es consistente con un 59.7% de los encuestados indicando mayor inseguridad durante el periodo analizado (ver gráfico 3.1).

Gráfico 3.1. Percepción de seguridad, 2022

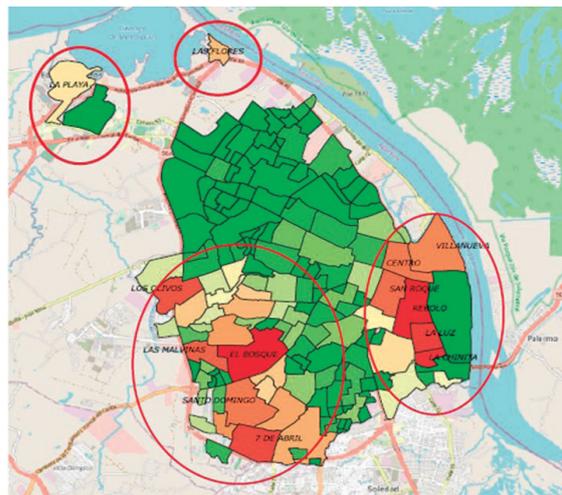


Fuente: Torres, 2022

En este contexto, Melamed (2022) señala que el barrio El Bosque ha mantenido altos niveles de violencia en los ocho años comprendidos entre 2014 y 2021, como se muestra en el mapa 3.1, lo que sugiere que las políticas recientes no han logrado revertir las tendencias de criminalidad. Además, el acceso limitado a infraestructura básica, como vías aptas para automotores, no solo obstaculiza la movilidad de los residentes, sino que también dificulta la capacidad de respuesta de las autoridades intensificando la percepción de inseguridad y exclusión social.

Por su parte, Álvarez, Romero y Ricardi (2024) destacan que las políticas de seguridad en barrios periféricos del Caribe colombiano no han logrado transformar las condiciones de pobreza, desigualdad y segregación espacial que perpetúan la violencia estructural. Este análisis es consistente con los hallazgos en El Bosque, donde las medidas de control no han abordado las causas estructurales de la inseguridad.

Gráfico 3.1. Percepción de seguridad, 2022



Fuente: Melamed, Observatorio de Seguridad y Convivencia, (2022)

Evaluación del Impacto de la Política de Seguridad en la Dinámica Social y Territorial

La hipótesis de este estudio plantea que las políticas de seguridad implementadas entre 2019 y 2021 en el barrio El Bosque han tenido un impacto limitado en la reducción de ciertos índices de criminalidad, mientras han prolongado o agravado la fragmentación y desigualdad socio-territorial.

Los datos recolectados confirman que los problemas estructurales, como la pobreza y la falta de acceso a servicios básicos, son factores clave que intensifican la inseguridad. En El Bosque, más del 50% de la población vive en condiciones de pobreza y una gran proporción de hogares presenta necesidades básicas insatisfechas (NBI). Estas condiciones reflejan que las políticas de seguridad no han abordado las causas subyacentes de la criminalidad, limitando su efectividad.

Además, la exclusión social se profundiza debido a la falta de oportunidades laborales y educativas, particularmente para los jóvenes. Esto no solo los coloca en situaciones de vulnerabilidad, sino que también aumenta la probabilidad de que se involucren en actividades delictivas. Programas como Vuelve y Juega, diseñados para fomentar la cohesión social y prevenir la delincuencia juvenil, han tenido un alcance limitado frente a estas necesidades estructurales, dejando a la población juvenil expuesta a entornos de alta criminalidad.

Por otra parte, los datos muestran que delitos como el hurto a personas y las lesiones personales son prevalentes en el barrio con tasas de incidencia del 71.64% y 10.44% respectivamente (Torres, 2022). Estas cifras demuestran que las políticas de seguridad han tenido un impacto marginal en la reducción de estos delitos comunes.

A esto se suma el análisis de Melamed, que expone cómo mercados ilegales como el narcotráfico

operan en contextos de pobreza y desigualdad perpetuando dinámicas delictivas. Este punto refuerza la hipótesis de que las políticas de seguridad han abordado los síntomas, pero no las causas estructurales de la criminalidad.

Por último, el análisis de Álvarez, Romero y Ricardi (2024) sobre la fragmentación socio-territorial en barrios periféricos como El Bosque, subraya que la ausencia de servicios básicos y el abandono estatal son factores determinantes en la violencia estructural. Este razonamiento es fundamental para entender por qué las estrategias implementadas no han logrado un impacto necesario en la reducción de la criminalidad ni en la mejora de las condiciones de vida en el barrio.

Estos casos comprueban que las políticas de seguridad implementadas, aunque necesarias, no han sido suficientes para transformar las condiciones estructurales que reproducen la desigualdad y la criminalidad en el barrio El Bosque.

Reflexiones Finales

La información secundaria revela un incremento sostenido en los homicidios durante el periodo analizado, lo que subraya la insuficiencia de las estrategias actuales para contener este tipo de delito. Este patrón evidencia que la violencia en El Bosque no puede resolverse exclusivamente con medidas represivas, sino que requiere un enfoque integral que combine prevención, mejora de condiciones socioeconómicas y fortalecimiento institucional.

Si bien, la política implementada que incluye estrategias de intervención, como Vuelve y Juega y Frentes de Seguridad, han buscado mejorar la percepción de seguridad, los datos muestran un impacto marginal en la reducción de delitos como el hurto y las lesiones personales. Así pues, la criminalidad sigue siendo un problema crítico, lo que evidencia que las estrategias adoptadas no han logrado resultados significativos en términos de prevención y control del delito.

Las condiciones estructurales de pobreza, con más del 50% de la población viviendo en situación de pobreza monetaria, y una alta proporción de hogares con necesidades básicas insatisfechas (NBI), siguen siendo factores que alimentan la inseguridad en el barrio. La falta de atención a estas causas ha limitado la efectividad de las políticas públicas y perpetuado los ciclos de exclusión y criminalidad.

La segregación espacial de El Bosque, sumada a la falta de acceso a servicios básicos como transporte público eficiente y vías adecuadas, ha profundizado la exclusión social y dificultado la integración comunitaria. Según Álvarez, Romero y Ricardi (2024), el abandono estatal y la falta de inversión en infraestructura son factores determinantes en la reproducción de la violencia estructural en barrios periféricos, lo que refuerza las condiciones de vulnerabilidad en estos te-

rritorios.

Para superar las limitaciones observadas, es necesario que las políticas de seguridad adopten un enfoque multidimensional, como el propuesto por Montero (2014), que contemple la participación ciudadana, el fortalecimiento institucional y la atención a problemas estructurales como la educación y el empleo. Sin este enfoque, las intervenciones continuarán abordando únicamente los síntomas de la criminalidad sin atacar sus causas profundas. Aunque las políticas implementadas en el barrio El Bosque han logrado avances parciales, estos han resultado insuficientes para transformar las condiciones estructurales que perpetúan la criminalidad y la desigualdad socio-territorial.

Referencias bibliográficas

- Alcaldía del Distrito de Barranquilla. 2022. "Plan de acción Barrial El bosque". Barranquilla, Colombia. Recuperado de: <https://www.barranquilla.gov.co/documento/plan-de-accionbarrial-el-bosque/?version=1>
- Alcaldía del Distrito de Barranquilla. 2020. "Plan integral de seguridad y convivencia del Distrito de Barranquilla PISCC 2020 - 2023." <https://www.barranquilla.gov.co/seguridad/institucional/informes-y-documentos>.
- Álvarez, William, José Manuel Romero Tenorio, and Davide Riccardi. 2024 "Periferias Urbanas En El Caribe Colombiano. Transperiferismo, Nuevos Fascismos y Marginalidad Avanzada" *Études Caribéennes*, no. 57/58: 185-202. <https://www.jstor.org/stable/48785402>.
- Banco de la República. 2011. "Los sures de Barranquilla: La distribución espacial de la pobreza." Documentos de trabajo sobre economía regional. No. 142 <https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/DTSER-142.pdf>
- Carrión M, Fernando. 2008. "Violencia urbana: un asunto de ciudad". *EURE (Santiago)*, 34(103), 111-130. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612008000300006>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística. 2021. La información del DANE en la toma de decisiones regionales. Barranquilla - Atlántico. <https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/planes-departamentos-ciudades/210901-InfoDane-Barranquilla-Atlantico.pdf>
- Fernández-Niño, Julián Alfredo, Luna-Orozco, Karen, Navarro-Lechuga, Edgar, Flórez-García, Víctor, Acosta-Reyes, Jorge, Solano, Alma, Bravo, Elsa, & Goenaga, Eloina. 2018. "Necesidades percibidas de salud por los migrantes desde Venezuela en el asentamiento de Villa Caracas - Barranquilla, 2018: reporte de caso en salud pública". *Revista de la Universidad Industrial de Santander. Salud*, 50(3), 269-276. <https://doi.org/10.18273/revsal.v50n3-2018002>

- Lerchundi, Mariana. 2020. "Política de seguridad y prácticas de interceptación policial en sociedades desiguales: experiencias de jóvenes de Colombia y Argentina." En *Las desigualdades en clave generacional hoy: las juventudes y las infancias en el escenario latinoamericano y caribeño*, editado por Mariana Lerchundi, Liliana Mayer, and María Isabel Domínguez, 207-34. CLACSO. <https://doi.org/10.2307/j.ctv1gm01ch.11>
- Melamed, Janiel. 2022. Informe anual del Observatorio de Seguridad Ciudadana 2022. Barranquilla: Universidad del Norte, Observatorio de Seguridad Ciudadana. Nota informativa publicada en marzo 2022. <http://hdl.handle.net/10584/10192>.
- Montero, Juan Carlos. 2014. "Basombrío, Carlos (ed.), ¿A dónde vamos? Análisis de políticas públicas de seguridad ciudadana en América Latina, Washington, DC, Woodrow Wilson International Center for Scholars, 2013, 354pp.." *Perfiles Latinoamericanos*, no. 44:247-255. Redalyc, <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11531534012>
- Muggah, Robert. 2017. "El auge de la seguridad ciudadana en América Latina y el Caribe". *International Development Policy. Revue internationale de politique de développement*. <https://doi.org/10.4000/poldev.2512>
- PNUD (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo), Fundación Carolina, IDEA Internacional y SEGIB (Secretaría General Iberoamericana). 2024. *Seguridad ciudadana como pilar de la agenda renovada de desarrollo y democracia en América Latina y el Caribe*.
- Torres Obregón, Omar Eliceo. 2022. "Análisis de la Implementación de la Política de Seguridad, Convivencia Ciudadana y Justicia del Distrito de Barranquilla en el Barrio El Bosque 2019-2021." Tesis pregrado, Escuela Superior de Administración Pública (ESAP), Colombia. <https://repositoriocdim.esap.edu.co/handle/20.500.14471/26946>
- UNODC (Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito). 2011. "Manual sobre las Directrices para la Prevención del Delito: Hacer que las ciudades sean más seguras". Nueva York: Naciones Unidas. https://www.unodc.org/documents/justice-and-prison-reform/crimeprevention/Handbook_on_the_Crime_Prevention_Guidelines_Spanish.pdf
- Zeller, Norberto, comp. 2007. *Políticas públicas: marco conceptual metodológico para el estudio de las políticas públicas*. Buenos Aires: INAP.

Cicatrices Urbanas:

La Segregación Residencial en Villa
Santana, Pereira (1990-2024)
Colombia

03

Julián David Cely Ramírez ⁶
jcelyfl@flacso.edu.ec

RESUMEN

El estudio de la segregación residencial exige comprender las particularidades del contexto y el alcance del objeto de análisis. En este caso, la comuna Villa Santana, en Pereira, se examina como escenario donde este fenómeno se entrelaza con la pobreza multidimensional. Este enfoque considera aspectos estructurales o monetarios, también la influencia de actores históricos y violentos, políticas económicas, ineficiencia en el desarrollo urbano, desigual distribución de equipamientos y precariedad en el acceso a una mejor calidad de vida. Estos factores han configurado y definido la cotidianidad de los habitantes de Villa Santana, reflejando cómo la segregación residencial perpetúa desigualdades y limita el desarrollo integral de la comunidad.

Palabras clave: Segregación residencial, Pobreza multidimensional, Desigualdades, Villa Santana.

ABSTRACT

The analysis of residential segregation requires a clear understanding of the context and scope of the study. In this case, Villa Santana in Pereira serves as a focal point to explore the interplay between segregation and multidimensional poverty. This approach examines structural and monetary aspects alongside the impact of historical violence, political decisions, economic policies, urban development inefficiencies, unequal distribution of services, and limited access to quality of life improvements. These factors collectively shape the daily realities of Villa Santana's residents, illustrating how segregation reinforces systemic inequalities and hinders community development.

Keywords: Residential Segregation, Multidimensional Poverty, Inequalities, Villa Santana.

⁶ Licenciado en Ciencias Sociales, estudiante de la Maestría de Estudios Urbanos de FLACSO Ecuador 2024-2026

Introducción

Pereira ubicada en el corazón del Eje Cafetero colombiano y parte del “Paisaje Cultural Cafetero”, reconocido como Patrimonio de la Humanidad, destaca por su rica vida cultural y su entusiasta participación en actividades recreativas y deportivas, también por su importancia económica para el contexto colombiano. La ciudad se posiciona como un centro de servicios vital, con un sector terciario que contribuye con un 68.1% a su economía (SE, Alcaldía de Pereira, 2021). Su ubicación estratégica en el Triángulo de Oro — formado por Bogotá, Medellín y Cali— la convierte en un nodo comercial clave en Colombia.

En 2023, el coeficiente Gini de Colombia fue de 0,546, mientras Pereira registró el índice más bajo entre las principales ciudades, con 0,471 (DANE, 2024; World Bank Open Data, 2024). Si bien los índices de desigualdad, censos y estadísticas representan un esfuerzo significativo por comprender la pobreza, abordar su complejidad sigue siendo un desafío debido a la falta de medidas claras para capturar todas sus dimensiones. La pobreza multidimensional, como destaca Kolm (1977) y Ponce (2018) trasciende la insuficiencia de ingresos y afecta áreas clave como educación, salud y vivienda. Comprender las fragmentaciones espaciales, tensiones urbanas y procesos asociados refleja las causas y consecuencias de este fenómeno y también brinda una noción espacial de cómo se genera y perpetúa la pobreza, facilitando un análisis más integral del problema.

Entre 1990 y 2005, la población de Pereira creció un 10.4%, de 401,909 a 443,554 habitantes, alcanzando actualmente 482,483 (World Population Review, 2024). La ciudad, dividida en 22 comunas y 419 barrios, enfrenta retos socioeconómicos derivados del conflicto armado y los desplazamientos forzados desde zonas rurales, agravados en los años 90 por el auge paramilitar (Centro de Memoria Histórica, 2018; Ríos, 2019). En este contexto, la segregación residencial es un desafío crítico especialmente en Villa Santana, ubicada al suroriente de la ciudad, una de las comunas con mayores problemáticas sociales según el DANE (2022).

La comuna Villa Santana se destaca también por su alta densidad poblacional. Para el año 2023, se estima que la Comuna Villa Santana tiene aproximadamente 18.902 habitantes (Marco Fiscal de MP, Gobierno de Pereira, 2023). Esta variable demográfica subraya la homogeneidad de un Estrato Socioeconómico⁷ bajo-bajo que continúa exhibiendo una dinámica de pobreza que limita la integración económica y social (Bonilla, López, & Sepúlveda, 2014; DANE, 2022).

Villa Santana es clave para comprender la problemática urbana de Pereira, ya que representa un microcosmos de los retos enfrentados por los asentamientos informales en la región. La segregación residencial, caracterizada por la fragmentación social y la desigualdad en el acceso a servicios, como lo señalan Rodríguez y Arriagada (2004), es un fenómeno particularmente evidente en la comuna Villa Santana donde la segregación espacial y la concentración de pobreza han profundizado la marginalización y ampliado las disparidades sociales.

Para situar de manera rigurosa el fenómeno de la segregación residencial en la comuna Villa Santana, es necesario analizar tanto sus dimensiones teóricas como las metodologías que permiten establecer una relación entre este fenómeno y la pobreza multidimensional. Desde un primer acercamiento teórico podría comprenderse esta dinámica como la concentración y fragmentación de los agentes sociales, derivados de la agrupación de estratos socioeconómicos en zonas específicas, la concentración de infraestructura esencial en determinadas áreas y el acceso limitado a recursos y servicios para las poblaciones marginadas (Rivera, 2013; Sabatini, 2006).

Es esencial concebir la segregación residencial desde un enfoque contextual y crítico. Maloutas y Fujita (2012) enfatizan la importancia de analizar la segregación según las particularidades de cada territorio. Massey y Denton (1988), por su parte, ofrecen un marco útil al identificar cinco dimensiones clave: igualdad, exposición, agrupamiento, centralización y concentración, que son una regla de medición espacial de esta coyuntura urbana. Aunque no son el único enfoque, estas dimensiones facilitan el análisis de la segregación, especialmente en contextos como Villa Santana, donde la falta de datos actualizados dificulta la comprensión de las problemáticas urbanas.

En la presente investigación, se empleará un análisis documental como metodología principal, siguiendo la propuesta metodológica de Michael F. Giola (2011), quien subraya la relevancia de las fuentes secundarias en el estudio de fenómenos sociales y culturales. Esta metodología permitirá realizar una revisión exhaustiva de la literatura existente y la identificación de tendencias significativas. Además, se incorporarán técnicas socioespaciales, utilizando y relacionando la información disponible en bases de datos y sistemas de información geográfica (SIG), lo que facilitará la comprensión de los patrones espaciales de la segregación y la pobreza.

Para el presente estudio se plantea la pregunta: ¿Cómo contribuye la segregación residencial en la ciudad de Pereira al incremento de problemá-

7 La estratificación socioeconómica en Colombia clasifica las viviendas en seis niveles según sus características físicas y entorno, para ajustar tarifas de servicios públicos y otorgar subsidios a hogares de bajos ingresos. Este sistema busca orientar la inversión pública y ejecutar programas sociales con mayor eficacia, aunque enfrenta retos en la precisión y asignación de recursos (Bonilla, López, & Sepúlveda, 2014).

ticas de pobreza multidimensional en la Comuna Villa Santana? La hipótesis central sostiene que la segregación residencial es uno de los principales factores que incrementa la pobreza multidimensional en Pereira. Este fenómeno restringe el acceso de las poblaciones marginadas a viviendas y servicios de calidad, como se observa en la Comuna Villa Santana. Como resultado, la exclusión de los barrios más vulnerables perpetúa un ciclo de pobreza multidimensional, donde las oportunidades de desarrollo y bienestar son significativamente limitadas.

La investigación se desarrolla en tres momentos. El primero analiza el crecimiento poblacional de Pereira y la Comuna Villa Santana desde la década de los 90, para entender cómo las coyunturas políticas y sociales han influido en la configuración del espacio y cómo la comuna ha quedado marcada por la homogeneidad en términos de pobreza. El segundo apartado aborda la segregación residencial en Villa Santana, destacando los problemas estructurales de pobreza, como la falta de infraestructuras esenciales y su concentración centralizada y la falta de acceso a servicios básicos. Finalmente, el tercer momento examina cómo se manifiesta la pobreza multidimensional en la comuna, considerando aspectos como la pobreza monetaria, la pobreza estructural, las dificultades de acceso y las problemáticas que enfrentan personas con discapacidad en el territorio.

Pereira en el Tiempo: Transformaciones Socioespaciales, Crecimiento y Concentración Poblacional en la comuna Villa Santana.

Desde la década de 1990, Pereira ha experimentado un crecimiento urbano influido por políticas neoliberales que afectaron la productividad cafetera, reduciendo su participación en el mercado mundial del 14% en los 1980 al 6% en los 2000, debido a bajos precios internacionales y cambios en el mercado global (Fundación Universidad de América, 2018). Simultáneamente, el narcotráfico, consolidado en ciudades como Medellín y Cali, intensificó la violencia, mientras el auge del paramilitarismo introdujo nuevas formas de violencia política, territorial y social, agravando tensiones y desigualdades en la región. (Centro de Memoria Histórica, 2018).

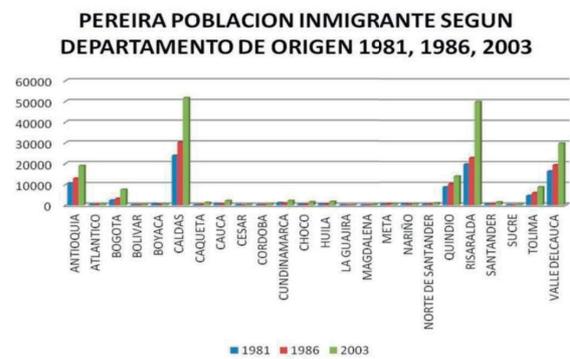
Este crecimiento llevó a un aumento en la población urbana y a una migración masiva del campo a las ciudades, especialmente debido a la violencia y el desplazamiento forzado que se perpetuó en la segunda mitad del siglo XX en Colombia, tanto así que para 1995, en Pereira se registraron 74 barrios con características de informalidad, con aproximadamente 14,300 viviendas en condiciones precarias como producto del déficit habitacional que para el momento se presentaba

en la ciudad (Chica, 2012).

El fenómeno de migración rural-urbano en la década de los noventa, intensificado por las diferentes violencias, se manifiesta en la zonificación y agrupación de poblaciones de distintos departamentos, municipios o pueblos con similares condiciones económicas y sociales, como se observa en la comuna de Villa Santana, clasificada como comuna multicultural con deficiencias en términos de infraestructura y pobreza extrema (Palacios, 2020; DANE, 2022).

Desde finales de la década de 1970 y principios de los 80, la ciudad de Pereira y en particular la comuna Villa Santana, se ha consolidado como un refugio tradicional para poblaciones vulnerables. Esto se evidencia en el Gráfico 1.1, que muestra cómo, debido a la cercanía geográfica, la mayoría de los migrantes provinieron de los departamentos de Risaralda y Caldas.

Gráfico 1.1 Pereira Población Inmigrante según Departamento, 2013



Fuente: Rivera (2013, 333).

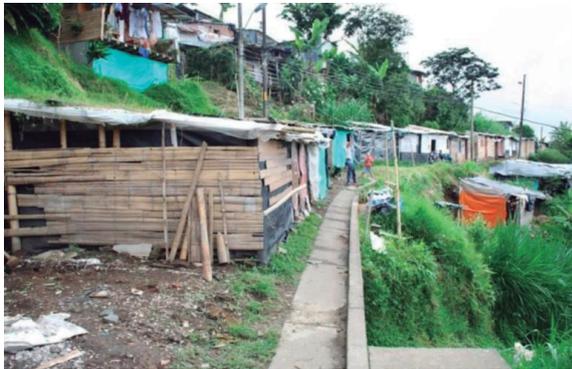
El crecimiento de Villa Santa no es casualidad, sino el efecto acumulado de su historia desde los años 70. Las primeras comunidades informales dieron paso a una mayor marginalización en los 80 y 90, como documentan Chica (2012) y Rivera (2013). La crisis económica de la región cafetera impulsó a un 27% de los nuevos habitantes a migrar a Pereira entre 1998 y 2003, buscando trabajo, según el DANE (2003). Problemas de seguridad contribuyeron a esta migración, y en 2005, razones familiares y económicas motivaron a un 53% más, reflejando la difícil situación del agro. El desplazamiento forzado por proyectos mineros y agroindustriales en el Pacífico también habrían sido un factor relevante (Rivera, 2023).

La comuna de Villa Santana es un ejemplo de insularización⁸ urbana, un fenómeno derivado del crecimiento desmedido de la población, que ha llevado a asentamientos en las periferias debido a la falta de vivienda adecuada y a la migración de campesinos desplazados por conflictos rurales (Palacios, 2020). Este proceso refleja la complejidad de la urbanización y los retos en la

8 “La insularización es un fenómeno donde los individuos levantan sus viviendas y asentamientos informales dentro de una zona de la ciudad inhabitada hasta el momento de la llegada de estos pobladores.”(Palacios, 2020)

gestión de políticas públicas ante el crecimiento demográfico y las tensiones sociales. La historia, los conflictos socioeconómicos y la ineficaz planificación urbana han moldeado el paisaje urbano de la comuna como se evidencia en la Foto 1.1.

Foto 1.1. Paisaje Físico Urbano de la Comuna Villa Santana, 2018



Fuente: Pereira, C. (2018).

Como referencia empírica de este fenómeno, en una entrevista realizada por el canal independiente Mauricioaudiovisual, se recogió el testimonio de una víctima del paramilitarismo en Antioquia. La fuente, cuya identidad no fue revelada, describió el proceso de secuestro y violación de derechos humanos, así como el despojo de su territorio. Además, expresó su descontento con el gobierno actual, señalando la falta de reparación a las víctimas en torno a la problemática de vivienda:

El señor presidente no nos ha reparado. Estoy enferma de las manos y, aun así, enferma debo trabajar. Desearía que el señor presidente me concediera una audiencia para obtener una vivienda, ya que he perdido todo y continuo pagando alquiler diario junto con mi hijo; estamos en una situación precaria. He sido desplazada dos veces, en 2005 y 2010, y el gobierno no ha sido eficiente en repararme como víctima. (Entrevista a víctima del conflicto armado al medio independiente "Mauricioaudiovisual", 2021).

La situación en la comuna Villa Santa es un claro ejemplo de la compleja realidad que han enfrentado y enfrentan las víctimas del conflicto armado en Colombia. A pesar de los avances urbanísticos y el posicionamiento de Pereira en el sector económico terciario, la comuna sigue luchando contra la segregación y manteniendo su identidad a través de la informalidad y la autogestión (Cardona, L. F. (2022; SE, Alcaldía de Pereira, 2021).

La Segregación Residencial en Villa Santana: Análisis de una realidad compleja

La segregación residencial no puede explicarse de manera homogénea a nivel metodológico, ya que depende de factores específicos como co-

yunturas históricas y procesos políticos que hacen que cada ciudad desarrolle esta dinámica de manera particular (Maloutas & Fujita, 2012). En el contexto local, es crucial entender la complejidad y las formas en las que se expresa la segregación residencial, ya que investigaciones en otros países han concluido que este concepto abarca diferentes procesos que no responden a una explicación universal (Matossian B, 2018).

Esta dinámica urbana que refleja las desigualdades en las ciudades latinoamericanas, según Rodríguez Vignoli (2001), está profundamente influenciada por las políticas públicas y las dinámicas sociopolíticas de las últimas décadas. Esta segregación resulta en una limitada interacción entre diferentes estratos sociales, especialmente con los más acomodados. Por otro lado, Rodríguez y Arriagada (2004) enfatizan que la concentración de grupos socioeconómicos en áreas específicas, junto con la migración intrametropolitana, es clave para comprender la fragmentación social y la desigualdad en el acceso a servicios urbanos.

Sin embargo, también es posible definir la segregación residencial como la proximidad de familias de una misma condición social inducida por elementos socioeconómicos, religiosos, y étnicos. Es decir, la segregación residencial puede surgir de manera espontánea debido a la marginalidad intencional de los grupos sociales homogéneos y la falta de planificación urbana adecuada como el resultado de políticas y estructuras sociales que perpetúan la desigualdad. (Sabatini, 2006; Ruiz-Tagle, 2017).

Las dimensiones de la segregación residencial, propuestas por Massey y Denton (1988), son herramientas clave para comprender cómo los grupos sociales se distribuyen y se relacionan dentro del espacio urbano.

La igualdad y la exposición son dimensiones complementarias que ayudan a entender la distribución y las interacciones entre grupos sociales en el territorio. La igualdad evalúa si la distribución de un grupo refleja su proporción en la población total, indicando si hay acceso equitativo a recursos y oportunidades. Una baja igualdad señala la concentración de ciertos grupos en áreas específicas, acentuando desigualdades espaciales. Por otro lado, la exposición mide el nivel de contacto entre diferentes grupos dentro de un mismo espacio, influyendo en la cohesión social. Una alta exposición favorece la interacción y convivencia, mientras que una baja exposición refuerza el aislamiento y la fragmentación social.

La concentración, por su parte, evalúa el grado en que un grupo social ocupa un espacio determinado dentro de la ciudad, reflejando cuán densamente pobladas están las áreas habitadas por ese grupo. Una alta concentración indica una segregación más marcada con la población de un grupo recluida en zonas específicas. En términos de la relación espacial de los sujetos, la

centralización mide la proximidad de un grupo social al centro de la ciudad.

Grupos más centralizados suelen tener mejor acceso a servicios, empleo y oportunidades, mientras que una baja centralización puede indicar una ubicación periférica que limita estas oportunidades.

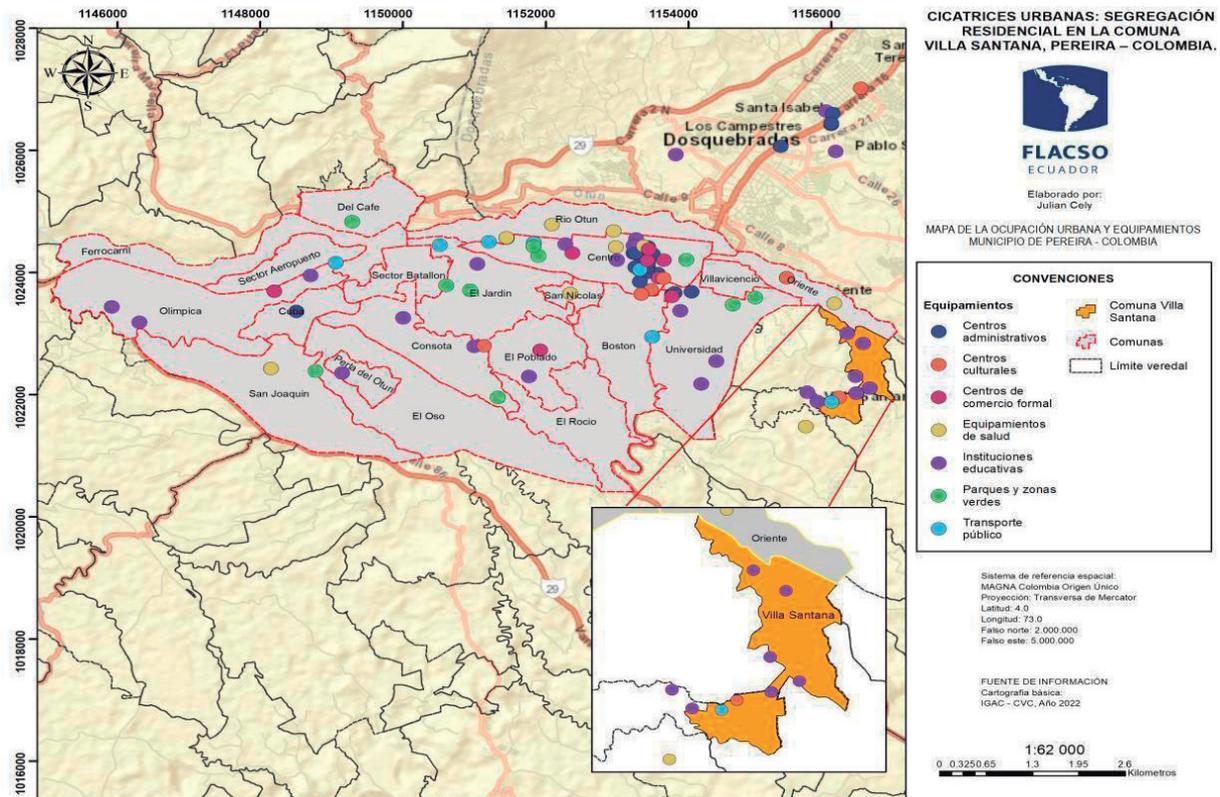
Finalmente, el agrupamiento o aglomeración refleja la tendencia de los individuos de un mismo grupo a vivir cerca unos de otros formando comunidades homogéneas. Esto puede generar un aislamiento social, reduciendo las interacciones con otros grupos y consolidando desigualdades. Juntas, estas dimensiones proporcionan una visión integral de cómo la segregación residencial afecta las dinámicas sociales, económicas y espaciales dentro de las ciudades.

Este fenómeno de segregación residencial puede observarse en Pereira, especialmente en la concentración de hogares de bajos ingresos en sectores como Ferrocarril y Oriente, siendo aún más evidente en la comuna Villa Santana, un territorio caracterizado por una planificación urbana deficiente y un acceso limitado a servicios esenciales (Chica, 2012). Lo anterior es una materialización de la definición teórica de segrega-

ción residencial propuesta por Manuel Castells: “la tendencia a la organización del espacio en zonas de fuerte homogeneidad social interna, y de fuerte disparidad social entre ellas, entendiéndose esta disparidad no solo en términos de diferencia, sino de jerarquía” (Castells, 1976: 204). Las dimensiones expresadas por Massey y Deton (1988) se relacionan con este fenómeno, al destacar cómo la producción de espacios homogéneos está vinculada a la organización de las jerarquías sociales en el territorio.

La segregación residencial en Villa Santana se refleja en su limitada conexión con infraestructuras esenciales como escuelas, centros de salud y áreas comerciales. Aunque Pereira cuenta con estos equipamientos, su distribución desigual dificulta el acceso equitativo para los residentes de la comuna, evidenciando una segregación estructural y fallas en las políticas urbanas para integrar a esta comunidad. El Mapa 2.1 muestra la ocupación urbana de Pereira y destaca estas disparidades en la distribución de infraestructuras. En particular, la dimensión de centralización es crucial para explicar cómo se concentran los recursos e infraestructuras en ciertas áreas, dejando a comunas como Villa Santana en una situación de desventaja.

Mapa 2.1. Ocupación Urbana: Concentración de Equipamientos esenciales, 2024



Fuente: Elaboración Propia, basado en las referencias Geoespaciales de los SIG

En las últimas décadas, la administración pública ha impulsado proyectos para mitigar la desigualdad en Villa Santana, como el Centro de Emprendimiento y Desarrollo Empresarial (CEDE) en el barrio El Remanso, inaugurado en 2015 para fomentar empleo y formación (Cámara

de Comercio de Pereira, 2015). También se realizaron operativos para recuperar espacio público y erradicar ocupaciones ilegales en barrios como Guayabal (Ciudad Región Noticias, 2021). No obstante, estos esfuerzos no han eliminado la pobreza estructural, persistiendo desigualdades

y falta de acceso a servicios básicos.

En consecuencia, esta expresión de la segregación residencial en la comuna Villa Santana impacta negativamente a los grupos más vulnerables, limitando su acceso a servicios básicos, oportunidades laborales y redes sociales esenciales para su desarrollo. Según William Julius Wilson (1987), esta segregación crea barreras geográficas y fomenta la formación de guetos urbanos, donde la pobreza se perpetúa por la falta de oportunidades. Así, las comunidades segregadas quedan atrapadas en un ciclo de marginalidad que dificulta su progreso.

Este fenómeno no solo refleja la pobreza significativa en el territorio, sino que también contribuye a la violencia y a la falta de servicios básicos en comunidades desfavorecidas. Las autoridades enfrentan el reto de mitigar estos problemas, mientras la sociedad debate cómo la segregación influye en la cohesión social y en la calidad de vida urbana (Aguilar, 2013).

Ecós de la Segregación: La Pobreza Multidimensional en el Entorno Urbano de Villa Santana

La pobreza multidimensional se expresa y se mide a través de un enfoque que va más allá del ingreso económico y considera múltiples privaciones que afectan la calidad de vida de las personas. Según Ponce (2018), la pobreza multidimensional integra diferentes dimensiones como la educación, la salud y el acceso a servicios básicos, permitiendo una comprensión más integral del fenómeno de la pobreza. Esta perspectiva reconoce que, para que un individuo o una familia no se considere pobre, no solo debe contar con ingresos suficientes, sino que también debe

tener acceso a condiciones que le permitan desarrollarse plenamente en su entorno.

Esta categorización permite comprender que una persona o familia no solo necesita ingresos adecuados, sino también condiciones esenciales para su desarrollo pleno. Sin embargo, en el caso de Villa Santana, al tratarse de un estrato Bajo-Bajo, el acceso a ingresos suficientes es prácticamente inexistente. Esto evidencia que la pobreza en la zona es tanto estructural como multidimensional (Kessler, Virgilio, M, 2008; Ponce, 2018).

En este sentido, el Índice de Pobreza Multidimensional para Colombia (IPM-Colombia), propuesto por Salazar, Cuervo y Pinzón (2011), proporciona un método sistemático para cuantificar estas privaciones, identificando cuántas personas enfrentan pobreza en diferentes niveles de intensidad y resaltando las áreas más afectadas. Así, ambos enfoques evidencian la complejidad de la pobreza, que no se reduce a una cuestión económica, sino que implica una serie de factores interrelacionados que afectan el bienestar general.

La pobreza multidimensional en Colombia se mide a través de indicadores que reflejan las condiciones educativas, de la niñez y juventud, el trabajo, la salud, la vivienda y el acceso a servicios públicos (DANE, 2022). Aunque estos indicadores constituyen una aproximación importante a las problemáticas sociales, el enfoque multidimensional de la pobreza exige la consideración de otros aspectos que permitan comprender esta situación de manera integral. Aunque se han realizado esfuerzos por medir la pobreza multidimensional, resulta imprescindible desarrollar técnicas y procesos más rigurosos

Mapa 3.1. Percepción espacial de la concentración en relación al IPM



Fuente: Geo-portal DANE (2020).

que incluyan contextos locales y barriales, y que contemplen una comprensión particular de las comunidades.

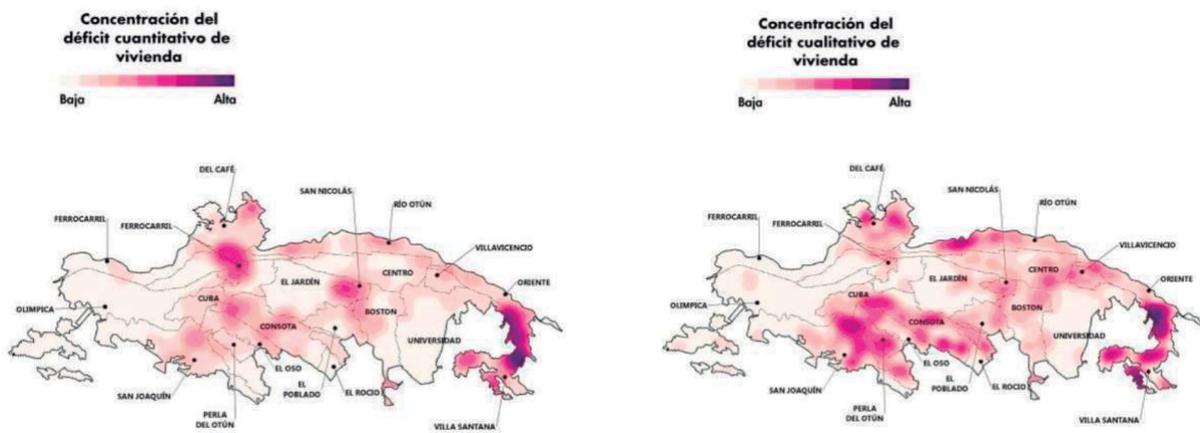
Existen registros porcentuales del Índice de Pobreza Multidimensional (IPM) a nivel municipal. En 2020, Pereira registró un índice del 14%, situándose por debajo del promedio nacional del 18,1% (DANE, 2022). Sin embargo, la pobreza monetaria y la tasa de desempleo siguen siendo factores críticos en la ciudad. A nivel comunal, se percibe una concentración espacial de estas problemáticas, lo que resalta la necesidad de análisis más detallados y específicos.

Según el DANE (2023), las comunas San Nicolás, Río Otún y Villa Santana registran las mayores

concentraciones de personas con dificultades para realizar actividades cotidianas, pobreza monetaria y desempleo. Estos índices evidencian una estrecha relación entre estas condiciones y las dinámicas sociales y espaciales del municipio. Asimismo, el Mapa 3.1 destaca una alta concentración del Índice de Pobreza Multidimensional (IPM) en la zona de estudio, lo que refuerza la persistencia de estas problemáticas.

La comuna Villa Santana también presenta déficit habitacional (Figura 1.1), reflejado en viviendas insuficientes, deterioradas y con falta de servicios básicos, además de altos índices de pobreza, necesidades básicas insatisfechas (NBI) y condiciones de miseria, lo que refuerza las profundas desigualdades en la zona (DANE, 2022).

Figura 1.1. Concentración del déficit Cuantitativo y Cualitativo de vivienda en el Municipio de Pereira, 2022



Fuente: DANE (2022, 154).

En la figura 1.1 se puede evidenciar una fuerte expresión de la pobreza multidimensional en diferentes zonas de la ciudad de Pereira, sin embargo, en la comuna Villa Santa existe una concentración espacial de este modo de pobreza, donde a través del estudio censal del CNPV (Censo Nacional de Población y Vivienda, 2018) en Colombia, se determinó en relación a 5 indicadores y 15 variables mediante los cuales era posible segmentar y sistematizar la información espacial y de vulnerabilidad de la población.

El artículo “¿Cómo va la situación de pobreza en Pereira?”, del periódico digital “El diario” destaca una disminución en la pobreza monetaria, reflejada en una mejora en los ingresos de la población. Ricardo Rojas, director del programa “Pereira Cómo vamos”, mencionó en una entrevista para el periódico pereirano que la pobreza monetaria extrema de la capital y su Área Metropolitana presenta una brecha de 3 puntos con respecto a la ciudad de Manizales que tiene la pobreza más baja con un 4,0%, cifras IPME. “Esto significa un esfuerzo de la institucionalidad y la sociedad en su conjunto para erradicar la pobreza como se manifiesta en el ODS 1, denominado “Fin de la pobreza”, destacó Ricardo rojas.

Sin embargo, en la misma intervención se hizo referencia a que el avance en la adquisición de

ingresos no solo manifiesta una mejora en términos de la pobreza en relación al IPME, sino que hay otras problemáticas que se deben considerar en relación a la sociedad, la planeación y sus limitaciones frente al acceso a los servicios.

En la misma intervención El director Rojas aseguró: “No puede afirmarse directamente que a mejor distribución de la riqueza implica necesariamente una menor pobreza, pero sí expresa en general una mejor condición de vida de los ciudadanos” (Director Rojas, para “El Diario”, noviembre 10, 2023).

Las declaraciones del director Ricardo Rojas no son fortuitas, ya que precisamente las zonas marginadas exhiben índices de pobreza multidimensional entre el 25% y el 35%, siendo Villa Santana un caso excepcional y crítico llegando al 40% en privaciones relacionadas con la salud, la educación y los servicios básicos. (DANE, 2023).

Esta situación se ve agravada por la segregación residencial, en la medida que se desarrolla un proceso de “nueva pobreza”, entendido como un fenómeno socioeconómico donde existe una pauperización de la clase media, una perpetuación de las condiciones marginales para los estratos más bajos y una transformación en las estrategias de adaptación de los diferentes grupos sociales que convergen en la urbanidad (Kessler,

Virgilio, M, 2008).

Es decir, la causa de la pobreza en la comuna Villa Santa no se limita a la falta de ingresos o empleo, sino que es un fenómeno multidimensional que afecta el desarrollo y progreso de la comunidad vulnerable. La segregación social y la distribución desigual de servicios públicos y oportunidades económicas en las áreas metropolitanas intensifican la decadencia de los NBI (Necesidades Básicas Insatisfechas). Las zonas más desfavorecidas sufren deficiencias en infraestructura, transporte y servicios esenciales, exacerbando las difíciles condiciones de vida en las periferias y generando nuevas formas de readaptación en las zonas urbanas.

Convergencia: Segregación Residencial y Pobreza multidimensional en la comuna Villa Santana

Las dimensiones de segregación residencial propuestas por Massey y Denton (1988), constituyen una hoja de ruta clave para comprender los alcances de este fenómeno al proporcionar un marco estructurado para analizar cómo las desigualdades espaciales se manifiestan en diferentes contextos. Sin embargo, no representan el único recurso metodológico y teórico para estudiar la relación entre la segregación residencial y otros fenómenos sociales, económicos y espaciales.

Según Maloutas y Fujita (2018), es fundamental abordar el análisis de contextos como el de la

comuna Villa Santana desde sus especificidades, características y particularidades, empleando enfoques que permitan captar la complejidad del territorio. Estas dimensiones se manifiestan a través de factores que perpetúan las desigualdades y, en consecuencia, la pobreza multidimensional que se comprende a través de las carencias y negaciones sistemáticas al acceso de servicios básicos, redes de empleo, movilidad, espacios verdes, oportunidades y otros recursos concentrados principalmente en los puntos más centrales de la ciudad (Ponce, 2018).

En términos de niveles de Igualdad, según datos revelados por el DANE (2022), los habitantes de esta comuna enfrentan carencias significativas en comparación con otras zonas urbanas de Pereira, particularmente en el acceso a servicios básicos esenciales. Por ejemplo, un porcentaje elevado de viviendas presenta hacinamiento mitigable (36,5%) y recolección de basura insuficiente (53,5%). Además, se registran deficiencias como falta de agua potable para uso diario (5,6%) y el uso de materiales inadecuados para pisos (1,2%) lo que subraya las profundas brechas en la calidad de vida de sus residentes (DANE, (2022).

La exposición de los grupos vulnerables en Villa Santana refleja se en la convivencia de comunidades con características socioeconómicas similares. Un factor crítico es la alta informalidad laboral, el 75,4% de los habitantes de la comuna pertenece a la economía no formal. Además, el logro educativo es limitado, con un 41,5% de los residentes que no culminan sus estudios. Estas

Foto 3.1. Borde Periférico de la comuna Villa Santana



Fuente: Geo-portal DANE (2020).

condiciones prevalecen en un entorno compartido que restringe la interacción con otros sectores de la ciudad, reforzando el aislamiento social y económico, y limitando el acceso a oportunidades que podrían romper el ciclo de pobreza (DANE, 2022).

Por otro lado, las condiciones precarias de las viviendas, agrupadas en zonas periféricas de difícil acceso y mal integradas al tejido urbano, son un ejemplo claro del fenómeno de agrupamiento que caracteriza esta dinámica. Estas áreas no solo comparten las mismas privaciones, sino que también carecen de infraestructura adecuada para fomentar el desarrollo, perpetuando así las desigualdades estructurales.

En cuanto a la concentración de la pobreza, se observa, como la comuna Villa Santana ejemplifica lo planteado por Castells (1976) respecto a que la configuración del espacio tiende a organizarse en áreas con una marcada homogeneidad social en su interior, pero con grandes desigualdades sociales entre unas y otras, desigualdades que no solo reflejan diferencias, sino también relaciones de jerarquía. En este caso, la homogeneidad social dentro de Villa Santana se traduce en la agrupación de comunidades vulnerables que comparten carencias similares, mientras que la disparidad con otras zonas más centrales de Pereira se hace evidente en la falta de acceso a servicios, empleos y oportunidades. Esta jerarquización espacial refuerza las desigualdades estructurales al limitar las posibilidades de integración de los habitantes de Villa Santana dentro del tejido urbano más desarrollado.

Villa Santana se encuentra en una posición periférica desconectada del centro urbano de Pereira, donde se concentran los servicios, el empleo y las oportunidades de desarrollo. Esta centralización de recursos en el centro urbano acentúa las barreras para los residentes de esta comuna, quienes enfrentan grandes dificultades para integrarse plenamente en el ámbito urbano. Además, la migración intrametropolitana e interdepartamental, impulsada en gran medida por la violencia estructural, ha generado un crecimiento desordenado de la población en estas áreas periféricas.

Finalmente, las condiciones de pobreza en Villa Santana reflejan las múltiples dimensiones críticas de la segregación residencial. Las viviendas informales y las condiciones de precariedad se agrupan en espacios reducidos, exacerbando las carencias de servicios básicos, como el acceso a alcantarillado donde 13,1% no cuenta con alcantarillado y 1,3% ni siquiera cuenta con energía eléctrica. Estas condiciones dificultan el desarrollo individual y comunitario, limitando la movilidad social y profundizando la desigualdad intergeneracional (DANE, 2022).

Conclusiones

El análisis de Villa Santana pone de manifiesto como las dimensiones de la segregación residencial se entrelazan para consolidar barreras estructurales que perpetúan la exclusión social y económica. En este contexto, la desigualdad, el aislamiento, la precariedad urbana y la marginación se refuerzan mutuamente, creando un entorno que no solo reproduce la pobreza, sino que dificulta enormemente su superación. Este caso subraya la necesidad urgente de políticas integrales que aborden estas dimensiones de manera coordinada, promoviendo la inclusión social, la mejora de la infraestructura y el acceso equitativo a servicios básicos. Villa Santana no solo refleja los desafíos del contexto urbano en Pereira, sino que también ejemplifica la importancia de estrategias sostenibles que apunten a romper las dinámicas de exclusión inherentes a las ciudades latinoamericanas.

Por lo cual, la segregación urbana perpetúa la pobreza multidimensional y el aislamiento social, limitando severamente el acceso a recursos esenciales y oportunidades de desarrollo para el territorio Villa Santana. La falta de servicios básicos como educación y atención médica compromete la calidad de vida, mientras que la estigmatización de estas áreas afecta negativamente la imagen y posibilidades laborales de sus habitantes.

Las dimensiones de segregación residencial de Massey y Denton (1988) son evidentes en Villa Santana, donde las desigualdades se manifiestan en la concentración de pobreza, la exclusión social y la desconexión geográfica respecto a las oportunidades y servicios de la ciudad. Estas dinámicas reflejan la acumulación de condiciones de precariedad que perpetúan un ciclo de pobreza estructural. Esta situación exige una intervención estatal significativa, especialmente en la formalización laboral y el acceso a educación de calidad, para superar las barreras sociales y económicas que limitan el desarrollo de la comunidad.

Referencias bibliográficas

- Aguilar, A. 2013. "Segregación socio-residencial y espacios de pobreza. Aspectos conceptuales para su análisis." *Nuevas ideas y visiones del desarrollo urbano regional*, 27- 46.
- Castells, Manuel 1976. *La cuestión urbana*. Madrid: Siglo XXI Editores.
- Cámara de Comercio de Pereira. 2015. *Centro de Emprendimiento y Desarrollo Empresarial (CEDE) en El Remanso*. Cámara de Comercio de Pereira.
- Centro Nacional de Memoria Histórica. 2018. *Paramilitarismo: Balance de la contribución del CNMH al esclarecimiento histórico*. <https://www.centrodememoriahistorica.gov.co/wp->

- Ciudad Región Noticias. 2021. "Intervienen asentamientos ilegales en la comuna Villa Santana de Pereira." Recuperado de <https://www.ciudadregion.com>. (Accedido el 29 de marzo de 2021).
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). 2018. Pobreza Monetaria y Multidimensional en Colombia 2018.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). 2022. La información del DANE en la toma de decisiones regionales: Pereira - Risaralda. Enero 2022.
- <https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/planes-departamentos-ciudades/220119-InfoDane-Pereira-Risaralda.pdf>.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). 2023. Informe sobre pobreza multidimensional en Colombia 2023.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). 2024. Mercado. Bogotá: DANE.
- Fundación Universidad de América. 2018. "Los TLC y la economía colombiana." Universidad de América. Recuperado de https://www.ua-america.edu.co/programas-academicos/posgrado/gerencia_empresas/los-tlc-y-la-economia-colombiana/.
- Giola, Michael F. 2011. "The Use of Document Analysis in Research." *Qualitative Research* 11, no. 2: 203-217.
- Jiménez, Chica. 2012. Alternativas de Gestión Pública a la Segregación Residencial Por Reubicación de Viviendas En La Ciudad de Pereira.
- Kessler, G., y M. M. Di Virgilio. 2008. "La nueva pobreza urbana: dinámica global, regional y argentina en las últimas dos décadas." *Revista CEPAL* (95): 31-50.
- Kolm, S. C. 1977. "Multidimensional egalitarianisms." *The Quarterly Journal of Economics* 91 (1): 1-13.
- Maloutas, T., y K. Fujita. 2018. *Segregation and Social Inequality*. Routledge.
- Massey, D. S., y N. A. Denton. 1988. *American Apartheid: Segregation and the Making of the Underclass*. Harvard University Press.
- Matossian, B. 2018. Debates sobre la segregación urbana: Una revisión teórico- metodológica. Universidad Nacional de Cuyo. Facultad de Filosofía y Letras. Instituto Multidisciplinario de Estudios Sociales Contemporáneos.
- Municipio de Pereira. 2020. Marco Fiscal de Mediano Plazo 2021-2031. <https://www.pereira.gov.co/loader.php>.
- Palacio Alzate, J. S. 2020. "Efectos de la insularización urbana en las dinámicas de habitabilidad social de la comuna Villa Santana."
- Ponce, M. G. 2018. "Medición de pobreza multidimensional de la iniciativa en pobreza y desarrollo humano." *Revista de Ciencias Sociales (Ve)* 24 (4): 98-113.
- Rivera, J. A. 2013. "Proceso de urbanización y agentes urbanos en Pereira, Colombia.
- Desigualdad social, fragmentación espacial y conflicto ambiental, 1990-2012."
- Ríos Sierra, J. 2019. Breve historia del conflicto armado en Colombia. Los Libros de la Catarata.
- Rodríguez, J., y C. Arriagada. 2004. "Segregación residencial en la ciudad latinoamericana." *Eure (Santiago)* 30 (89): 5-24.
- Rodríguez Vignoli, J. 2001. "Segregación residencial socioeconómica: ¿qué es?, ¿cómo se mide?, ¿qué está pasando?, ¿importa?" Cepal.
- Ruiz-Tagle, J. 2017. "Segregación residencial y políticas públicas: Enfoques y aproximaciones críticas." *Revista INVI* 32 (89): 11-36.
- Sabatini, F. 2006. "Segregación residencial en las ciudades latinoamericanas." *Revista de la CEPAL* 88: 83-100.
- Salazar, A., Y. D. Cuervo, y R. P. Pinzón. 2011. Índice de pobreza multidimensional para Colombia (IPM-Colombia) 1997-2010.
- Secretaría de Planeación. 2024. "Barrios por comunas en la ciudad de Pereira." Datos suministrados por la Secretaría de Planeación, Alcaldía de Pereira. Recuperado de <https://www.datos.gov.co/d/ebstr-7cb7>.
- Sede Electrónica, Alcaldía de Pereira. 2021. "Economía." Sede electrónica de Pereira, 8 de junio de 2021.
- Wilson, W. J. 1987. *The Truly Disadvantaged: The Inner City, the Underclass, and Public Policy*. University of Chicago Press.
- World Bank. 2024. World Bank Open Data. <https://data.worldbank.org/>.

Relación calidad de vida y valor del suelo

04

Caso de estudio: parroquias de Calderón y Cumbayá, Distrito Metropolitano de Quito en el año 2022.
Ecuador

Tamia Guamán de la Torre⁹
tguamanfl@flacso.edu.ec

RESUMEN

Este estudio investiga la relación entre la calidad de vida y el valor del suelo en las parroquias de Calderón y Cumbayá, ubicadas en el Distrito Metropolitano de Quito, durante el año 2022. Utilizando un enfoque cuantitativo se analizan datos de diversos indicadores del Censo de Población y Vivienda de Ecuador 2022 junto con evaluaciones del valor del suelo. El estudio emplea técnicas estadísticas, como la correlación de Pearson y el análisis de regresión, para explorar la medida en que los valores del suelo se correlacionan con los indicadores de calidad de vida. Los hallazgos sugieren una correlación positiva significativa, indicando que los valores del suelo más altos están asociados con mejores índices de calidad de vida en estas parroquias. El análisis muestra una correlación positiva moderada (Pearson = 0.595) entre ambas variables, explicando el 35.23% de la variabilidad del ICV mediante un modelo logarítmico. Los resultados evidencian una segregación espacial, donde Cumbayá concentra mejores condiciones de vida, mientras que Calderón enfrenta mayores desafíos.

Palabras clave: calidad de vida, valor del suelo, parroquias rurales, análisis factorial

ABSTRACT

This study investigates the relationship between quality of life and land value in the parishes of Calderón and Cumbaya, located in the Metropolitan District of Quito, during 2022. Using a quantitative approach, data from various indicators of the 2022 Population and Housing Census of Ecuador were analyzed alongside land value assessments. The study employs statistical techniques, such as Pearson correlation and regression analysis, to explore the extent to which land values correlate with quality-of-life indicators. The findings suggest a significant positive correlation, indicating that higher land values are associated with better quality-of-life indicators in these parishes. The analysis reveals a moderate positive correlation (Pearson = 0.595) between the variables, explaining 35.23% of the variability of the Quality of Life Index (ICV) through a logarithmic model. The results highlight spatial segregation, with Cumbaya concentrating better living conditions, while Calderón faces greater challenges.

Keywords: quality of life, land value, rural parishes, factor analysis

⁹ Ingeniera Geoespacial, estudiante de la Maestría de Estudios Urbanos de FLACSO Ecuador 2024-2026

Introducción

El crecimiento urbano acelerado y la expansión urbana han contribuido a la fragmentación y desigualdad territorial. Por otro lado, la segregación residencial preocupa debido a las consecuencias que genera cuando su origen es socioeconómico, ya que actúa como un mecanismo que reproduce desigualdades de este tipo. En cambio, las diferencias en el precio del suelo pueden contribuir a la segregación socioeconómica, ya que los grupos de mayores ingresos pueden acceder a áreas con mejores condiciones de vida, mientras que los grupos de menores ingresos quedan relegados a zonas con precios más bajos y peores condiciones. El precio del suelo es un aspecto clave, ya que influye de manera directa en el crecimiento y la configuración de las ciudades determinando el acceso de los sectores más vulnerables a la vivienda (Mayorga, García-García, y Hernández 2017; Fuentes 2010). En el contexto latinoamericano, hay estudios como el realizado por Mayorga, García y Hernández (2017) sobre calidad de vida y su correlación con los precios del suelo, donde se evidenció que las áreas con mayores precios del suelo tienden a tener mejores condiciones de vida. Los autores argumentan que la búsqueda de calidad de vida por parte de los grupos socioeconómicos más altos perpetúa un ciclo de segregación que afecta a los sectores más vulnerables. En otro estudio que analiza Bogotá, Gutiérrez López, Quenguan López, y Nieto Martínez (2021) se indica que la estratificación socioeconómica influye en la distribución de los precios y, por ende, en el acceso a vivienda y servicios lo que impacta en la calidad de vida de los habitantes, ya que las familias de menores ingresos se ven obligadas a vivir en zonas alejadas, con menor acceso a servicios y equipamientos.

Para este trabajo se ha tomado como caso de estudio Calderón y Cumbayá que son parroquias rurales del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ). Calderón es la parroquia más poblada del DMQ, cuenta con una población de 250 877 personas distribuida en una superficie de 78 kilómetros cuadrados, presenta una densidad poblacional de 3 211 habitantes por kilómetro cuadrado. Por otro lado, la parroquia de Cumbayá cuenta con 41 819 habitantes y 21 kilómetros cuadrados. Cumbayá tiene una densidad poblacional de 1 996 habitantes por kilómetro cuadrado (INEC) 2022). Según el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito (GAD DMQ) (2024a), Calderón y Cumbayá presentan los mayores índices de crecimiento demográfico en los últimos 22 años, con una tasa de variación que supera el 50%.

Calderón y Cumbayá están experimentando un rápido proceso de urbanización que se expande hacia áreas de protección transformando su uso original que estaba enfocado en la agricultura. Este cambio ha provocado la pérdida de redes productivas y asociaciones las cuales han sido sustituidas por actividades comerciales, industriales y de construcción, especialmente para

proyectos de vivienda. Ambas parroquias destacan en el número de licencias de construcción emitidas entre 2019 y 2023, Calderón registró 693 licencias, mientras que Cumbayá alcanzó 455 licencias en este período (Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito 2024b).

Desigualdad socioespacial y segregación socioeconómica

El concepto de desigualdad socioespacial describe la distribución desigual de los grupos sociales en el espacio y la consecuente distribución inequitativa del poder, la riqueza y otros recursos (Kadi, Banabak, y Schneider 2022). Una distribución desigual de recursos, servicios, y oportunidades en diferentes zonas dentro de una ciudad o región genera una división social y económica entre los habitantes de esas áreas. Este concepto está estrechamente vinculado a la segregación socioeconómica, un proceso mediante el cual los diferentes grupos sociales, clasificados principalmente según su nivel de ingresos, ocupan espacios urbanos distintos, lo que lleva a una mayor exclusión de ciertos sectores de la población de los beneficios asociados a la urbanización (Monkkonen et al. 2018). En Calderón con la construcción de la Panamericana Norte en 1930, comenzaron a generarse divisiones en torno a esta vía: por un lado, las familias de mayores ingresos se establecieron cerca de la carretera, mientras que las poblaciones de menores recursos se ubicaron en los alrededores de la parroquia (Durán, Martí, y Mérida 2016).

Fuentes (2010) concluye que los precios del suelo en las zonas de estratos altos se explican por el deseo de autosegregación de sus habitantes, quienes están dispuestos a pagar más por terrenos que les permitan obtener un estatus distintivo. Este patrón de segregación urbana ha sido denominado segregación espacial. Según autores como Sassen (2001), la ciudad contemporánea se caracteriza por una creciente polarización entre los ricos y los pobres, la cual se refleja en la estructura urbana. En este sentido, el precio del suelo no solo está determinado por la oferta y la demanda, sino también por las políticas públicas y las dinámicas de poder. Durán, Martí, y Mérida (2016) afirman que “la proliferación de viviendas en Cumbayá respondió a una descentralización residencial voluntaria de la élite pudiente del centro de la ciudad”.

Valor del suelo y su relación con la calidad de vida

La calidad de vida urbana es un concepto que abarca múltiples dimensiones relacionadas con las condiciones de vida en las ciudades. Su evaluación se realiza mediante diversos indicadores que incluyen aspectos como el medio ambiente, la infraestructura, la movilidad, la cohesión social, el bienestar psicológico y la economía. Este enfoque integral facilita entender cómo estos factores afectan la calidad de vida de quienes ha-

bitan en áreas urbanas. Serag El Din et al. (2013) exploran la calidad de vida y su relación con diversas teorías contemporáneas de planificación urbana que ofrecen diversas perspectivas que buscan mejorar la calidad de vida en las ciudades, centrándose en aspectos que hacen los entornos urbanos más habitables y sostenibles.

La teoría económica indica que existe un equilibrio entre la calidad ambiental de una zona y el valor del terreno: en áreas con mayor contaminación o ruido, el valor de las propiedades suele ser inferior, mientras que, en zonas más agradables o tranquilas, los precios tienden a ser más elevados (Marmolejo Duarte 2008). En su investigación, López-Jiménez (2020) indican que los altos valores del suelo y rentas han generado áreas más competitivas y dominantes en términos de atracción de capital, población y recursos. Por otro lado, las zonas periféricas, caracterizadas por promociones de viviendas sociales, presentan una clara división dentro del núcleo urbano en cuanto a la relación entre el valor del suelo y la renta media por hogar. Las zonas céntricas e intermedias funcionan actualmente como espacios de transición, con precios de suelo más bajos y rentas medias, sin una presencia destacada de nuevas promociones inmobiliarias. Los valores inmobiliarios son influenciados por varios factores, como la accesibilidad, la infraestructura disponible, la proximidad a centros de trabajo y servicios y la seguridad. A medida que el precio del suelo aumenta, los residentes que pueden permitirse vivir en esas zonas disfrutan de mejores condiciones de vida, con servicios públicos de alta calidad, infraestructura avanzada y acceso a una red de transporte eficiente. En contraste, en las zonas donde los precios del suelo son más bajos, las condiciones de vida suelen ser más precarias. La falta de acceso a servicios básicos como agua potable, alcantarillado, electricidad, y otros servicios urbanos fundamentales es más común en áreas con precios del suelo más bajos. Esto crea una brecha significativa entre las zonas urbanas más desarrolladas y las zonas periféricas, perpetuando una desigualdad en calidad de vida entre los habitantes de diferentes barrios de la ciudad.

Mayorga, García-García, y Hernández (2017) analizaron, con base en datos empíricos, la distribución de áreas con alta y baja calidad de vida en Bogotá en el año 2005, junto con la localización geográfica precisa de los precios del suelo, también estudiaron el comportamiento del mercado inmobiliario en Bogotá, con precios del suelo altamente sectorizados, lo que restringe

las opciones de vivienda de los grupos de menores ingresos. Además, se observa una correlación directa entre calidad de vida y valor del suelo, lo que implica que las áreas con mayores precios tienden a ofrecer mejor calidad de vida, consolidando una “trampa de pobreza” que excluye a los grupos de bajos recursos, la cual impide el intercambio de recursos entre personas de distintos estratos socioeconómicos. Es así como los altos precios del suelo en las áreas cercanas a los centros de empleo y la falta de vivienda asequible en zonas urbanas principales perpetúan la segregación residencial y la marginalización de los sectores más vulnerables (Vivas-Pacheco, Ipiá-Astudillo, y Rodríguez-Mariaca 2020). El nivel de ingresos determina la capacidad económica de las familias para acceder a ciertas áreas residenciales en la ciudad. Las zonas con precios más altos son ocupadas progresivamente por familias de mayores ingresos, mientras que las áreas de precio más bajo tienden a ser ocupadas por la población de menores ingresos. Este proceso genera barrios que se caracterizan por una homogeneidad en términos de ingresos, valores culturales y estructura social, lo que a su vez influye en la distribución desigual del precio del suelo en la ciudad (Linares et al. 2016).

Exploración espacial de la calidad de vida

Este estudio se basa en el artículo científico realizado por Mayorga, García-García, y Hernández (2017). Se calculó un índice de calidad de vida básico (García-García, Mayorga Henao, y Barrera Gutiérrez 2019) con los datos del VIII Censo de Población y VII de Vivienda 2022 del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) de Ecuador, para designar a los sectores censales de las parroquias de Cumbayá y Calderón, junto a datos de valor de suelo para establecer su correlación.

En primer lugar, se seleccionaron unidades espaciales adecuadas para el análisis, pues se busca obtener una representación más precisa. Las variables seleccionadas fueron: número de hogares por vivienda, promedio de personas por hogar, tasa de hogares que no reciben agua por tubería, tasa de hogares sin servicio de alcantarillado, tasa de hogares sin servicio de energía, tasa de hogares en viviendas tipo cuarto, tasa de población mayor de 18 años sin empleo por hogar, promedio de años de estudio alcanzado por la población mayor de 18 años por hogar y la tasa de población mayor de 18 años sin educación por hogar (Tabla 1).

Tabla 1. Dimensiones, variables a considerar

Dimensiones	Variable/ Indicador
Hacinamiento no mitigable	Hogares por vivienda
Tamaño del hogar	Promedio de personas por hogar
Cobertura de servicios públicos	Tasa de hogares que no reciben agua por tubería
	Tasa de hogares sin servicio de alcantarillado
	Tasa de hogares sin servicio de energía
Tipología de vivienda	Tasa de hogares en viviendas tipo cuarto
Actividad desarrollada por los integrantes del hogar	Tasa de población mayor de 18 años sin empleo
Grado educativo alcanzado por los integrantes del hogar	Promedio de años de estudio alcanzado de población mayor de 18 años
	Tasa de población mayor de 18 años sin educación

Fuente: Elaborado por la autora con base a (Mayorga, García-García, y Hernández 2017).

Se obtuvieron datos desagregados por sector censal para obtener información a nivel de hogar. Los indicadores fueron normalizados y ajustados a una escala uniforme de 1 a 100, tomando en cuenta si eran indicadores con escala negativa o indicadores con escala positiva en función de su relación con las variables asociadas a la calidad de vida (García-García, Mayorga Henao, y Barrera Gutiérrez 2019). En general, todas las variables seleccionadas tienen una escala negativa, ya que un valor más alto refleja una peor calidad de vida en el sector censal. Sin embargo, el indicador de promedio de años de estudio alcanzado por la población mayor de 18 años por hogar tiene una escala positiva, donde un valor más alto indica una mejor calidad de vida. Pos-

teriormente, en SPSS, se realizó un análisis factorial exploratorio para reducir las dimensiones de las variables normalizadas y determinar los factores subyacentes que explican la calidad de vida en los sectores censales. Para ello, se utilizó el método de extracción de componentes principales con rotación varimax, buscando maximizar la varianza explicada por los factores y facilitar su interpretación.

En el análisis factorial realizado se obtuvo un KMO de 0.661. Se identificaron tres factores principales que explican la variabilidad de las variables relacionadas con la calidad de vida en los sectores censales. En el modelo, se agruparon las nueve variables en tres factores, lo que permitió explicar el 59.25% de la varianza. (Tabla 2).

Tabla 2. Varianza total explicada

Componente	Autovalores iniciales			Sumas de cargas al cuadrado de la extracción			Sumas de cargas al cuadrado de la rotación		
	Total	% de		Total	% de		Total	% de	
		varianza	% acumulado		varianza	% acumulado		varianza	% acumulado
1	2.831	31.459	31.459	2.831	31.459	31.459	2.095	23.275	23.275
2	1.446	16.070	47.530	1.446	16.070	47.530	1.880	20.891	44.166
3	1.056	11.729	59.258	1.056	11.729	59.258	1.358	15.093	59.258
4	.983	10.923	70.182						
5	.769	8.549	78.730						
6	.669	7.434	86.164						
7	.591	6.565	92.729						
8	.419	4.659	97.388						
9	.235	2.612	100.000						

Método de extracción: análisis de componentes principales.

Fuente: Elaborado por la autora

Al realizar una rotación para optimizar la distribución de las correlaciones entre las variables y los factores, se observa que el primer factor explica el 23.3% de la varianza total, el segundo factor explica el 20.9% y el tercer factor explica el 15.1% (Tabla 2). Las comunalidades del modelo indican que varias de las variables tienen una buena explicación por los factores extraídos, con comunalidades superiores al 60% (Tabla 3 y Figura 1).

Tabla 3. Comunalidades

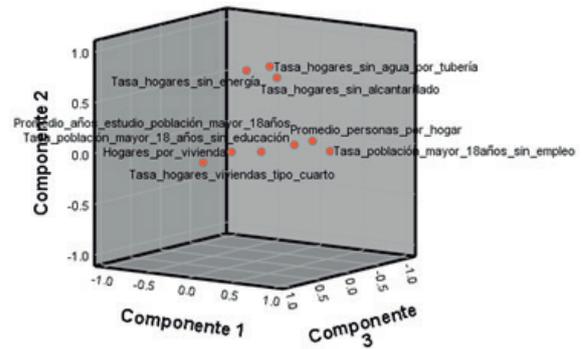
	Inicial	Extracción
Tasa_hogares_sin_alcantarillado	1.000	.665
Tasa_hogares_viviendas_tipo_cuarto	1.000	.600
Tasa_población_mayor_18 años_sin_empleo	1.000	.656
Promedio_años_estudio_población_mayor_18 años	1.000	.825
Hogares_por_vivienda	1.000	.215
Tasa_población_mayor_18_años_sin_educación	1.000	.549
Promedio_personas_por_hogar	1.000	.533
Tasa_hogares_sin_agua_por_tubería	1.000	.676
Tasa_hogares_sin_energía	1.000	.614

Fuente: Elaborado por la autora

El factor 1, que se denominó condiciones socioeconómicas, explica un 23.3% de la varianza de las variables. Este factor agrupa variables relacionadas con las condiciones económicas y educativas de la población, tales como la tasa de población mayor de 18 años sin empleo, el promedio de años de estudio alcanzados por la población mayor de 18 años, y el promedio de personas por hogar. Estas variables reflejan aspectos clave sobre la inserción laboral, educativa y demográfica en la estructura económica del sector censal (Tabla 3).

El factor 2, que se denominó acceso a servicios básicos explica un 20.9% de la varianza de las variables. Este factor se compone principalmente de variables que miden el acceso a servicios públicos esenciales, como la tasa de hogares sin agua por tubería, la tasa de hogares sin energía eléctrica, y la tasa de hogares sin alcantarillado. Estas características están directamente relacio-

Figura 1: Gráfico de componente en espacio rotado



Fuente: Elaborado por la autora

nadas con la infraestructura básica disponible en las viviendas (Tabla 3).

El factor 3, que se denominó condiciones habitacionales, explica un 15.1% de la varianza de las variables. Este factor refleja las características físicas de las viviendas, y se identifica principalmente con la tasa de hogares en viviendas tipo cuarto. Esta variable captura aspectos relacionados con la calidad y la distribución del espacio disponible en los hogares (Tabla 3).

En conjunto, estos tres factores explican el 59.2% de la varianza total, proporcionando una visión integral de los elementos que afectan la calidad de vida en los sectores censales de Cumbayá y Calderón. Los resultados del análisis factorial permiten estructurar un índice compuesto que refleja los diferentes aspectos socioeconómicos, de infraestructura básica y habitacionales que influyen en el bienestar de la población.

Tabla 4. Matriz de componente rotado

	Componente		
	1	2	3
Tasa_población_mayor_18 años_sin_empleo	.800		
Promedio_años_estudio_población_mayor_18 años	.774		
Promedio_personas_por_hogar	.712		
Tasa_hogares_sin_agua_por_tubería		.810	
Tasa_hogares_sin_energía		.778	
Tasa_hogares_sin_alcantarillado		.743	
Tasa_hogares_viviendas_tipo_cuarto			.771
Tasa_población_mayor_18 años_sin_educación			
Hogares_por_vivienda			

Fuente: Elaborado por la autora

A partir de las puntuaciones factoriales, que calculan el valor de cada factor para cada sección utilizando el método de regresión. Finalmente, se calculó un índice de calidad de vida básico, entendido como un promedio de los tres factores (Mayorga, García-García, y Hernández 2017):

Ecuación 1: Índice de calidad de vida básico

$$ICV = (F1 + F2 + F3) / 3$$

Fuente: Garcia Garcia, Mayorga Henao, y Barrera Gutiérrez 2019)

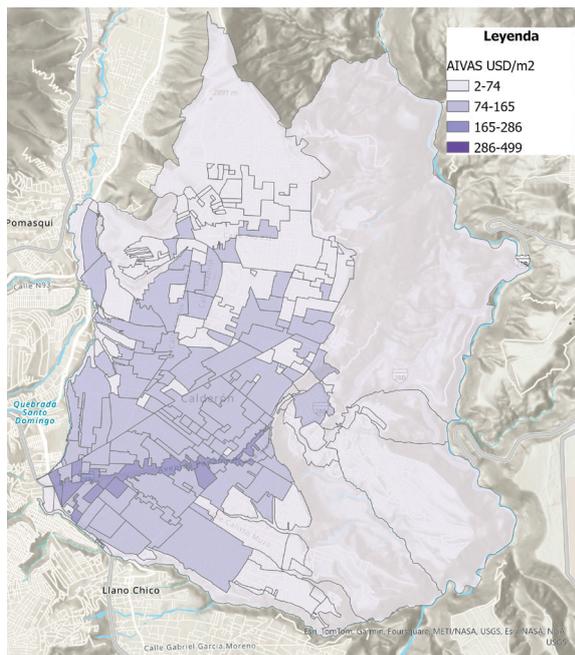
Posteriormente se utilizó ArcGIS Pro para integrar el ICV básico con la capa shapefile de sectores censales obtenida del Geoportal del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) a través de una unión tabular. De manera adicional, se utilizó el shapefile de Áreas de Intervención Valorativas para asignar los valores de suelo promedio a cada sector censal mediante una unión espacial con la opción de cálculo promedio asegurando que cada sector censal tuviera un valor representativo del suelo.

Finalmente, se estableció la correlación entre el índice de calidad de vida (ICV) y los valores promedio del suelo en los sectores censales de Cumbayá y Calderón.

Retrato de una brecha socioespacial

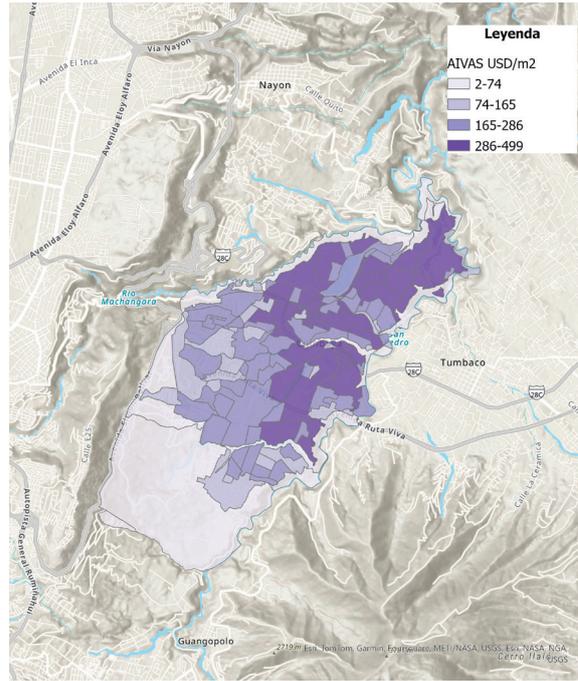
En la parroquia de Calderón el valor del suelo por metro cuadrado va de 2 a 286 USD y en la parroquia de Cumbayá va de 2 a 499 USD (Figura 2 y Figura 3). Los valores de suelo más altos están en Cumbayá.

Figura 2: Valor del suelo en la parroquia Calderón



Fuente: Elaborado por la autora con base a (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito 2023).

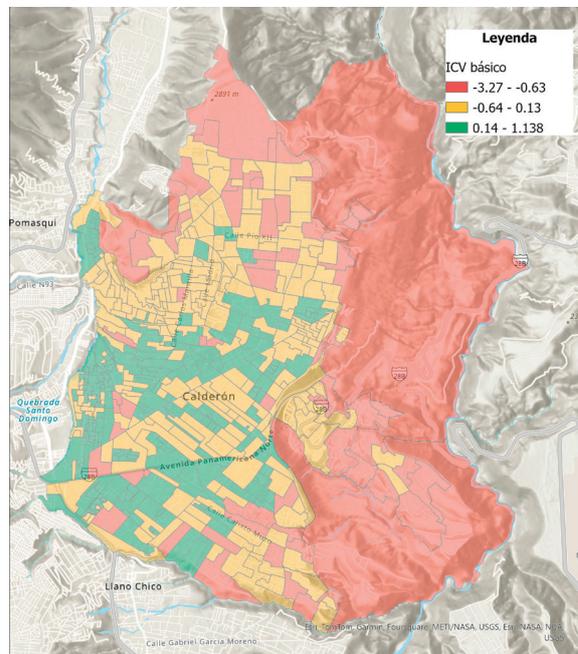
Figura 3: Valor del suelo en la parroquia Cumbayá



Fuente: Elaborado por la autora con base a (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito 2023).

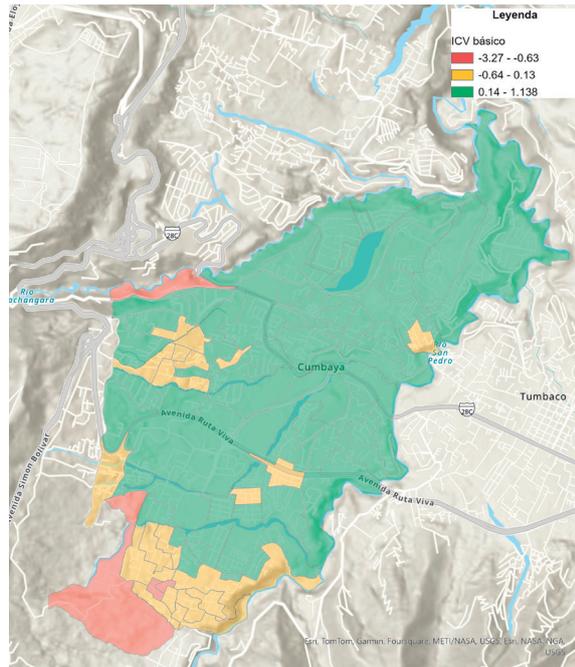
El ICV promedio obtenido en Calderón es de -0.08 mientras que para Cumbayá es de 0.48. Apreciándose que en Cumbayá la calidad de vida es mejor que en Calderón (Figura 4 y Figura 5).

Figura 3: Valor del suelo en la parroquia Cumbayá



Fuente: Elaborado por la autora con base a (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito 2023).

Figura 3: Valor del suelo en la parroquia Cumbayá



Fuente: Elaborado por la autora con base a (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito 2023).

Al espacializar los resultados ICV básico, se observa un patrón de distribución marcado por la concentración de condiciones favorables en ciertas áreas específicas y la dispersión de condiciones adversas hacia otras zonas.

En Calderón, las condiciones más bajas de calidad de vida se concentran predominantemente hacia la periferia, por ejemplo, en la Comuna San Miguel del Común. Las zonas con valores intermedios presentan una distribución más variada hacia el centro del DMQ. Esto señala una transición gradual hacia mejores condiciones de vida en ciertas áreas específicas. Finalmente, las condiciones altas de calidad de vida se agrupan en una proporción menor de los sectores censales y se concentran cerca de vías como Panamericana Norte y Calle Giovanni Calles.

En Cumbayá, las condiciones más bajas de calidad de vida y valores intermedios se concentran en la zona de la Comuna de Lumbisí. Los sectores censales con calidad de vida alto comprenden más del 75% del territorio. Se pueden preciar dos vías principales que atraviesan esta parroquia: Avenida Ruta Viva y la Vía Interoceánica y la calidad de vida de los sectores censales es alta cerca de ellas.

Este comportamiento del ICV sugiere la restricción de movilidad para los grupos con menores ingresos, quienes, debido a los altos costos del suelo en Cumbayá, se ven relegados a otras zonas periurbanas como Calderón, donde las condiciones de vida son más bajas. Por otra parte, el modelo de regresión entre estas variables muestra un mejor ajuste con una curva de tipo logarítmica, con un coeficiente de determinación (R^2) de 0.3523. La ecuación del modelo logarítmico es:

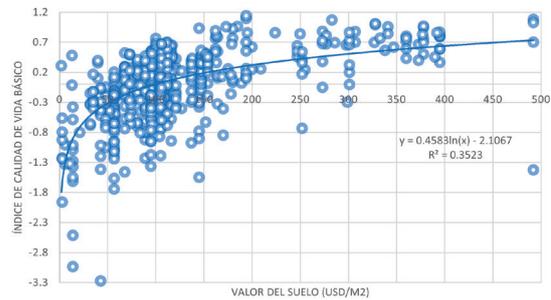
Ecuación 2: Ecuación de regresión

$$ICV = 0.4583 \ln(\text{valor del suelo}) - 2.1067$$

Fuente: Elaborado por la autora

Lo que sugiere que el ICV puede explicarse en un 35.23% por la distribución de los valores del suelo residencial en la zona estudiada (Figura 5). El coeficiente de correlación de Pearson es 0.595, lo que indica una relación moderada que es adecuada para explorar un modelo de regresión.

Figura 5: Índice de calidad de vida básico en la parroquia Cumbayá



Fuente: Elaborado por la autora

Conclusiones

Este estudio ha generado evidencia empírica sobre la relación entre valor de suelo e índice de calidad de vida en las parroquias de Cumbayá y Calderón, en el Cantón de Quito, Ecuador, a través de un análisis geoespacial y socioeconómico.

El análisis del comportamiento espacial de la calidad de vida (ICV) en estas parroquias ha permitido una visión detallada de las condiciones de vida a nivel de sector censal. Se encontró que Cumbayá presenta un ICV considerablemente más alto que Calderón, lo que indica una mayor concentración de recursos y mejores condiciones de vida en dicha parroquia. Este patrón refleja una segregación espacial donde las zonas con mayor poder adquisitivo y mejores condiciones socioeconómicas tienden a estar más concentradas en Cumbayá, mientras que Calderón enfrenta mayores desafíos en cuanto a calidad de vida. Esta segmentación espacial refleja la teoría del "espejo social", donde la distribución del espacio refleja las desigualdades sociales subyacentes.

El análisis de los valores del suelo en ambas parroquias ha mostrado una fuerte relación con las condiciones de vida observadas. El valor del suelo en Cumbayá es más alto que en Calderón, lo que refuerza la idea de que los mercados de suelo están segmentados de acuerdo con las condiciones socioeconómicas de la población.

El análisis de correlación entre la calidad de vida y el valor del suelo confirma la relación entre estas dos variables: a mayor valor del suelo, mayor es la calidad de vida, lo que conlleva que los gru-

pos de menores recursos permanecen en áreas con menores condiciones de vida.

Los resultados sugieren que la gestión del mercado de tierras y el ordenamiento territorial deben ser componentes clave en las estrategias para reducir la segregación residencial en el área metropolitana de Quito. La implementación de políticas que favorezcan la accesibilidad al suelo en áreas de mayor calidad de vida podría contribuir a mitigar la segregación espacial y promover una distribución más equitativa de los recursos en las parroquias de Cumbayá y Calderón.

Finalmente, el uso de técnicas estadísticas y análisis geoespacial ha demostrado ser fundamental para comprender la relación entre las variables socioeconómicas y geográficas. La capacidad de realizar análisis a escalas más detalladas permite obtener resultados más precisos sobre el comportamiento de la segregación y las desigualdades sociales.

Referencias bibliográficas

- Durán, Gustavo, Marc Martí, y Juan Mérida. 2016. "Crecimiento, segregación y mecanismos de desplazamiento en el periurbano de Quito". *Íconos - Revista de Ciencias Sociales*, núm. 56. <https://doi.org/10.17141/iconos.56.2016.2150>.
- Fuentes, Julio. 2010. "Desigualdad, Segregación Socio-espacial y Precios del Suelo en la Ciudad Latinoamericana. El caso de Bogotá en los Años Noventa". *Revista UIS Humanidades* 38 (1).
- García García, Diva Marcela, José Mario Mayorga Henao, y Rafael Andrés Barrera Gutiérrez. 2019. "Cálculo de un indicador de calidad de vida básico para Bogotá por secciones censales mediante análisis factorial". *Perspectiva Geográfica*. <https://doi.org/10.19053/01233769.7861>.
- Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito. 2024a. "Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito". https://gobiernoabierto.quito.gob.ec/wp-content/uploads/2024/06/PMDOT-2024-2033-_-Plan-Metropolitano-de-Desarrollo-y-Ordenamiento-Territorial.pdf.
- . 2024b. "Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito Apéndice 2". <https://gobiernoabierto.quito.gob.ec/wp-content/uploads/2024/05/Apendice-2.-Diagnostico-por-ejes.pdf>.
- Gutiérrez López, Julián Alberto, Lina Fernanda Quenguan López, y Héctor David Nieto Martínez. 2021. "Modelo de estratificación como generador de segregación en Bogotá". *Bitácora Urbano Territorial* 32 (1). <https://doi.org/10.15446/bitacora.v32n1.87760>.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). 2022. "VIII Censo de Población y VII de Vivienda 2022". <https://www.censoecuator.gob.ec/>.
- Kadi, Justin, Selim Banabak, y Antonia Schneider. 2022. "Widening gaps? Socio-spatial inequality in the 'very' European city of Vienna since the financial crisis". *Cities* 131. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103887>.
- Linares, Santiago, Claudia Andrea Mikkelsen, Guillermo Angel Velázquez, y Juan Pablo Celemín. 2016. "Spatial Segregation and Quality of Life: Empirical Analysis of Medium-Sized Cities of Buenos Aires Province". En *Social Indicators Research Series*. Vol. 62. https://doi.org/10.1007/978-3-319-28842-0_8.
- López-Jiménez, Juan. 2020. "Los procesos de segregación residencial y socioeconómica vinculados a la desigual intervención en urbanismo y vivienda: el caso de Alicante". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm. 86. <https://doi.org/10.21138/bage.2947>.
- Marmolejo Duarte, Carlos. 2008. "La incidencia de la percepción del ruido ambiental sobre la formación espacial de los valores residenciales: un análisis para Barcelona". *Revista de la Construcción* 7 (1).
- Mayorga, José, Diva García-García, y Laura Hernández. 2017. "Calidad de vida y su correlación con los precios del suelo". *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo* 10 (19).
- Monkkonen, Paavo, Andre Comandon, Jorge Alberto Montejano Escamilla, y Erick Guerra. 2018. "Urban sprawl and the growing geographic scale of segregation in Mexico, 1990–2010". *Habitat International* 73. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2017.12.003>.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. 2023. "GEOPORTAL DEL MUNICIPIO DEL D.M.Q".
- Serag El Din, Hamam, Ahmed Shalaby, Hend Elsayed Farouh, y Sarah A. Elariane. 2013. "Principles of urban quality of life for a neighborhood". *HBRC Journal* 9 (1). <https://doi.org/10.1016/j.hbrcj.2013.02.007>.
- Vivas-Pacheco, Harvy, Jeisson Ipiá-Astudillo, y Diego Rodríguez-Mariaca. 2020. "Precios del suelo y accesibilidad a las centralidades de empleo en Cali: análisis exploratorio con información 2015-2017". *Estudios Gerenciales*. <https://doi.org/10.18046/j.estger.2020.155.3336>.

Me perdí en otra tierra

Perdida del Idioma Kichwa en jóvenes del pueblo Puruwá en la ciudad de Quito.
Ecuador

Gladys Maribel Morocho Huilcarema ¹⁰
gmorochohuilcfl@flacso.edu.ec

RESUMEN

El presente artículo, nace del interés personal por determinar cuáles han sido los factores determinantes de la pérdida paulatina de la lengua kichwa en las y los jóvenes nacidos en procesos migratorios hacia Quito. El acercamiento a esta realidad, lo hago desde la experiencia personal como parte de un núcleo familiar Puruwá y de entrevistas hechas a destacados puruwáes que han trabajado por la revalorización de la lengua y la cultura. Con este trabajo, al indagar en las historias y vivencias como kichwas migrantes, de la mano de trabajos investigativos similares, he identificado no solo factores que han influido en el abandono de la práctica del kichwa, si no, también como ha sido parte de este proceso, la pobreza y marginación histórica vividas en los territorios, así como la falta de reconocimiento a esta lengua como parte primordial de nuestra cultura Puruwá.

Palabras clave: idioma kichwa, migración, revalorización de la lengua.

KILLKANAKU

Kay killkashka, ñuka tapunaymanta wiñarishka, imanishpa fichilla fichilla ñukanchik Runa Shimita chinkarishpa rikun, wawakunapak wambrakunapapish Quito llaktapi wacharishkakunapak. Kayta ruranapak ñuka kichwa puruwakunata rimachisha, kawsaykunata, yallishka pachamunta kay pachamantamuntapish, kaykuna llankakuna ñukanchik runa shimita charinkapak. Kay Allka sasasapakuna kinyarinata rikurishka imanishpatak ñukanchik wambrakuna ña mana kichwa shimita rimankukuna, tukuy kay paktanancha chimpapurachi ñukanchik wawkikunaman, mana kullkita charikkunapak, shuktik pachapi churallkakuna, chashnapish kunapak runa shimita mana rikurishka, mana chayta charishka ñukanchik kichwa Puruwáakunapak.

Palabras clave: Runa Shimi, shukti pachapi rinkuna, shimita chanitapak.

ABSTRACT

This article arises from a personal need to determine the factors that have contributed to the gradual loss of the Kichwa language among young Puruwá people living in Quito. To approach this issue, we have started from personal experience within the family nucleus and interviews with prominent Puruwáes who have worked towards the recovery of the language and culture. Through this investigative work, by exploring the stories and experiences of Kichwa migrants, alongside similar research efforts, we have identified not only factors that have influenced the non-practice of Kichwa, but also a history of poverty and social marginalization experienced in the territories, and a lack of recognition of this language as a fundamental part of our Puruwá culture.

Keywords: Kichwa language, migration, language reevaluation.

10 Licenciada en Turismo, estudiante de la Maestría de Estudios Urbanos de FLACSO Ecuador 2024-2026

Introducción

Quito se convirtió en una ciudad de refugio y de oportunidades más que un hogar. Según cuenta mi taya y mi mama, ambos kichwas hablantes puruwáes que, en 1993 año de mi nacimiento, al no contar con recursos y accesos, tuvieron que migrar de sus tierras, abandonar a sus familias, porque en sus comunidades las posibilidades económicas eran limitadas. Recuerdan con nostalgia aquella tierra tan lejana que vio nacer a algunos de mis hermanos y a mí, pero por azarosas situaciones sociales de la vida durante mi niñez y parte de mi adolescencia, solo la vería en recuerdos contruidos por viajes efímeros en momentos de fiestas o reuniones de las comunas de Cacha-Chimborazo a las que actualmente siento pertenecer después de un proceso Shukti pachapi Chinkarishkany (Me perdí en otra tierra) de migración forzosamente voluntaria, al igual que muchos hogares kichwas.

Este fenómeno migratorio a las grandes ciudades y en especial a Quito, según María Punín se dio con mayor fuerza desde el año de 1990 (2016, 12), esto permitiría el acceso a tecnologías e información a los hogares puruwáes, afectando drásticamente el aprendizaje del idioma natal de los niños y niñas kichwas, ya que la información llega en idiomas distintos.

Estos acontecimientos en la población joven de los puruwáes es el reflejo de la situación crítica en la que intentan sobrevivir las lenguas ancestrales kichwas en Ecuador. César Chocair da un panorama sobre esta situación tomando datos de la UNESCO, mencionando que son catorce las lenguas ancestrales que se hablan en el país, acotando que estas tienen un grado de fragilidad “ya que las nuevas generaciones no las usan corrientemente; por lo tanto cuando no se transmiten de una generación a otra, éstas están en riesgo de desaparecer” (2020, 13).

Esto nos da una clara advertencia que en el Ecuador se habla hoy menos kichwa que hace cincuenta años, por lo tanto, es importante identificar ¿Cuáles son los factores determinantes que han influido en la pérdida paulatina del idioma kichwa entre las y los jóvenes puruwáes radicados en las Zonas Urbanas de Quito? Será que la pérdida progresiva del idioma kichwa entre las y los jóvenes puruwáes en Quito está asociada a una combinación de factores sociales, como la migración y la falta de reconocimiento cultural, junto con una histórica marginalización económica y discriminación que ha sido la causa de la desvalorización de la lengua y su práctica.

Según Erika Guamán, este proceso migratorio, es agresivo y ha obligado al sector indígena a salir de sus comunidades hacia la ciudad en busca de mejores oportunidades, aunque varios conceptos pretenden tomar el término migración en la historia y en el proceso de movilidad humana de los kichwas puruwáes, por diferentes peculiaridades, tanto económicas, sociales y culturales, dicho fenómeno de migración está asociado a

una condición interna que obliga a buscar mejores condiciones de vida o de sobrevivencia de su grupo humano que tuvo que adaptarse con frecuencia a una forma política y cultural ajena a la suya (2015, 1,2,4,5).

Dicho esto, en nuestro medio, al identificarnos como migrantes kichwas, hemos sido blanco de actos despectivos, exclusión y discriminación hacia quienes provenimos de comunidades indígenas. Quienes nos hemos asentado en Quito desconocíamos “las normas mínimas de convivencia social, pero buscamos la forma de acoplarnos al sistema de vida del nuevo espacio, ocultando en repetidas ocasiones nuestra identidad de origen” (Guamán 2015, 5). Esta nueva realidad shukti pachapi chinkarishkani (me perdí en otra tierra), enlaza esas ideas, no solo de abandono de nuestra tierra si no, que nos han obligado al rechazo a nuestras tradiciones y costumbres que caracterizan nuestra cultura, por ende, nuestra lengua kichwa y ese anhelo de recuperar nuestra tierra.

Según Jorge Gómez, del Instituto Metropolitano de Patrimonio, entre enero y julio de 2024 en el DMQ se observa una caída abrumadora en el uso de la lengua kichwa en el lapso de tres generaciones, lapsos en los cuales el kichwa pasa del 80% en la generación de adultos mayores al 5% en la generación de los jóvenes.

La teoría sociolingüística de Joshua Fishman sobre revitalización lingüística enfatiza la necesidad de un enfoque multidimensional, donde la lengua se promueva en el hogar, la educación, las instituciones y la vida pública. La revitalización requiere un cambio social que valore la lengua. Por otro lado, la teoría de la identidad lingüística sostiene que la lengua es esencial para la identidad cultural este no solo implica enseñar la lengua, sino también fortalecer los vínculos culturales. Ambas teorías destacan la importancia de recuperar la lengua como un símbolo de identidad y resistencia cultural (2011).

Al denominarnos como como migrantes indígenas chigarishkanchik shukti pachapi (perdidos en otra tierra) de la mano de una discriminación histórica y una falta de políticas públicas, como Kaztman (2001) menciona, hace que la integración dentro de la sociedad se descuide. Agudizando el problema de segmentación dentro de los nuevos modelos de crecimiento urbano, el aislamiento social nutrido por situaciones adversas y carencias culturales específicas implicará vínculos frágiles no solo de normas y valores, sino una desvalorización de la lengua y su práctica dentro del entorno.

Actualmente los puruwáes no pretenden retornar a sus lugares de origen desde las grandes urbes como Quito, aunque si mantienen vínculos, algunos grupos de indígenas abogan por una auto afirmación de su identidad y siguen construyendo elementos de su cultura “aunque con ciertas limitaciones como la dispersión de sus familias, las pérdidas del idioma nativo y asimi-

lación o fusión de la cultura dominante con la cultura andina” (Guamán 2015, 6).

Para exponer una serie de enunciados teóricos, metodológicamente relacionaré el lugar no solo como investigadora, sino desde mi propia experiencia subjetiva y emocional, desde la autoenografía, un método que analiza la experiencia personal de un individuo para comprender la cultura, como se encuentra contenido en este texto. Parte de mi experiencia como mujer kichwa puruwá ha dado como resultado una reflexión personal dentro de mi familia y la comunidad que, de una forma u otra, compartimos la pérdida de nuestro kichwa.

Con este artículo busco una reconexión con mis raíces a la vez que mostrar diferentes situaciones tanto personales como comunitarias, una realidad compartida desde la práctica del idioma y de la cultura en zonas urbanas de Quito. Podría con certeza afirmar que por mucho tiempo hemos vivido en el olvido lingüístico cultural, si revisamos el contexto histórico, el kichwa ha existido desde la época preinca y paso por varios siglos en convivencia con el castellano, siendo considerado un idioma relegado o el “Yanka shimi” (un idioma cualquiera).

En el presente artículo haré un acercamiento a la historia sobre la identidad lingüística, la ubicación de los asentamientos kichwas en la ciudad de Quito. Se comparten relatos desde las y los Puruwás sobre la pobreza, la marginación y el abandono lingüístico del Kichwa.

Historia sobre la identidad lingüística

El pueblo Puruhá es una etnia indígena milenaria formada desde los años 800 - 700 A.C. (Mera Mosquera 2022, 1). Actualmente habita en la sierra centro del Ecuador, en la provincia de Chimborazo, particularmente en la parroquia de Cacha. Se caracteriza por contar con una diversidad de subgrupos Cachas, Coltas, Lictos, Guamotis. El pueblo Puruhá tiene como idioma el kichwa, perteneciente a la familia lingüística Quechua –

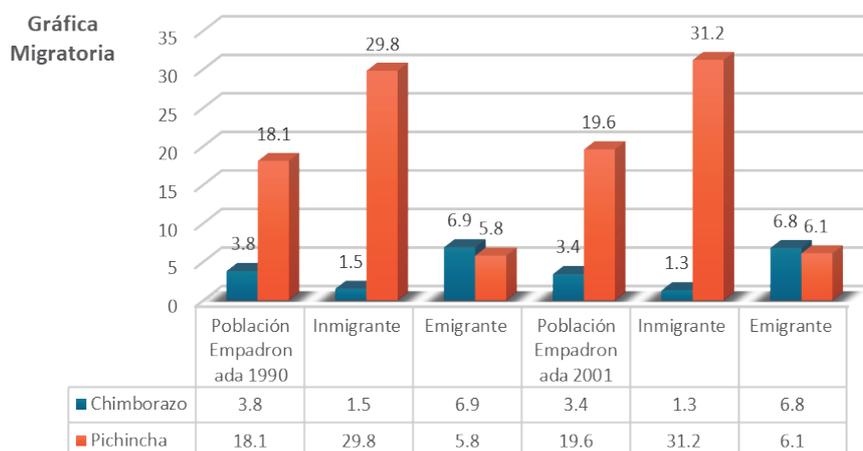
Aymara y Castellano como segunda lengua (CIDAP 2017).

Investigaciones realizadas sugieren que la pérdida de la lengua kichwa ha estado relacionada con proyectos de dominio (Punin 2016, 12), de hecho el pueblo Puruwá no siempre habló el kichwa sino, una lengua desaparecida conocida como el puruhayo que fue siendo relegada por el dominio e imposición tanto del pueblo Inca y español (Janeta 2015). Aunque han existido intentos de salvaguardar el idioma puruhayo, esta lengua fue extinguiéndose y reemplazada por el kichwa y el castellano, quedando pocas palabras de esta, María Punin habla de esta realidad:

En la actualidad, la lengua castellana está desplazando a la lengua kichwa debido a la violencia cultural que en formas más sofisticadas sufre el pueblo indígena. No obstante, a diferencia de los procesos de antaño actualmente existe preocupación de parte de la UNESCO, la Constitución del Ecuador y sobre todo ciertos grupos del pueblo kichwa, el cual se ha empoderado de su lengua con el propósito que viva, no obstante, las dificultades que atraviesan las nuevas generaciones son excesivas (2016, 12).

Los factores que demuestran esta problemática son varios, entre ellos la migración, desvalorización, avances tecnológicos, entre otros como la enseñanza del idioma kichwa en el ámbito escolar. En una ciudad urbana como Quito, la enseñanza intercultural bilingüe ha sido nula y no ha permitido el desarrollo de habilidades lingüísticas tanto expresivas como receptivas. Jóvenes puruwáes que crecimos en esta realidad, sufrimos un desapego como consecuencia de una desvalorización y casi pérdida de la lengua materna y, por ende, de nuestra identidad cultural. Según datos del INEC 1990 al 2001, en Chimborazo hay una clara inmigración sobre todo en el sector rural como se observa en la gráfica 1.1, mientras que en Pichincha, según las estadísticas del Censo, hay un ascenso de pueblos inmigrantes (INEC, s. f.).

Gráfico 1. Distribución población migratoria año 1990-2001



Fuente: Elaborado por la autora, 2025

La disminución del uso de la lengua kichwa entre las y los jóvenes puruwáes residentes en Quito, se remonta a un tiempo anterior a la redacción de la Constitución vigente en el Ecuador desde el 2008, donde se establecen garantías constitucionales orientadas a proteger las lenguas ancestrales, instrumentos que van más allá de políticas lingüísticas implementadas en el país, pero que en la práctica carecen de un enfoque de derechos colectivos de los pueblos indígenas. César Chocair sopesa el hecho de que, “de un modo específico es durante los últimos diez años en los que pudo establecerse políticas lingüísticas que apelen al contenido normativo de la Carta Magna y que sean propensos a la revitalización del kichwa (2020, 14).

La pérdida de nuestra lengua materna se ha convertido en un problema que ha escalado en muchas nacionalidades y pueblos, es el caso de mi pueblo Kichwa puruwá, radicados en Quito y dentro de mi entorno familiar no ha sido la excepción. Durante la realización de este artículo desde la experiencia propia, he observado que muchos compañeros y compañeras jóvenes han omitido el uso del kichwa, a pesar de que nuestro idioma es uno de los elementos culturales más importantes, que nos permite identificarnos con el pueblo y nacionalidad a la que pertenecemos.

Desde la época colonial a la independencia y parte de la época republicana el idioma kichwa influyó en el castellano que se habla en el actual Ecuador. Pero para llegar a este momento desde la independencia es clara una cosa desde el pensamiento Criollo-blanco-mestizo, quieren una nación independiente de los españoles, pero también libre de indios. Fueron los indígenas tomados como soldados y reos, utilizados como carne de cañón con el fin que desaparezcan y además de que luchan para la libertad del pueblo. “Estas circunstancias agravaron aún más la situación del kichwa, ya que muchos indígenas fueron despojados para la guerra y los criollos no tomaron importancia de este hecho ni han hecho cambios profundos sobre esta realidad” (Punin 2016, 19).

Es importante recordar que el idioma kichwa, fue aprendido por los sacerdotes de diferentes órdenes con el objetivo de imponer el catolicismo en los nuevos territorios usurpados, de esta forma fue una conquista no solo de los cuerpos, si no una conquista del espíritu, al aprender el kichwa no solo aprendieron las historias, sino como menciona María Punin, fue para obtener “información sobre los tesoros y secretos de fortalezas, los conquistadores arremeten contra toda la población del Tahuantinsuyo imponiéndoles el castellano, la religión y muchas tradiciones y costumbres” (2016, 18).

Pese a muchas injusticias y olvidos el kichwa actualmente ha pasado a ser un idioma garantizado por la constitución (2008). Sin embargo, pese a ser nombrada como lengua de los ancestros andinos dentro del territorio ecuatoriano, no podemos ni debemos olvidar el proceso histórico que

ha tenido que pasar para conseguir una vitalidad que está en peligro de extinguirse en las nuevas generaciones que han nacido dentro de procesos migratorios.

Según Jorge Gómez del Instituto Metropolitano de Patrimonio, entre enero y julio de 2024, se llevó a cabo el proyecto de “Cartografía del Kichwa en las parroquias urbanas y rurales del Distrito Metropolitano de Quito y Plan Estratégico para el fortalecimiento de la Lengua”. Los resultados sociolingüísticos de esta investigación evidencian el desplazamiento de la lengua Kichwa por parte del castellano y permiten dimensionar el grado casi exacto de pérdida de la lengua en varios niveles. Dichos resultados muestran que en las últimas décadas la percepción del cambio lingüístico en el DMQ sugiere una caída abrumadora en el uso de la lengua kichwa en el lapso de tres generaciones, lapsos en los cuales el kichwa pasa del 80% en la generación de los adultos mayores al 5% en la generación de los jóvenes. Siendo inestable y transitorio, lo cual ha provocado que las poblaciones kichwas provenientes de diferentes provincias de la sierra abandonen su lengua materna y dejen de compartirla con las nuevas generaciones, las cuales crecen en la ciudad utilizando exclusivamente el castellano (2020, 3).

Si bien existe un buen número de bilingües entre la población kichwa, los datos anteriores sugieren un generalizado aprendizaje de la lengua castellana a lo largo de las generaciones, creando una castellanización, fomentando un monolingüismo como norma y bilingüismo kichwa castellano como la desviación de dicha norma. Dado que la mayoría de la población kichwa en el DMQ corresponderá a la población migrante de primera y segunda y tercera generación proveniente de diferentes pueblos kichwas, sobre todo de la sierra y el hecho intrínseco de los pueblos al relacionar su identidad con la forma particular de hablar el kichwa en su lugar de origen, siendo contrario el uso por no decir nulo el de la lengua en los espacios públicos de la ciudad (Gómez 2020, 10 y 42).

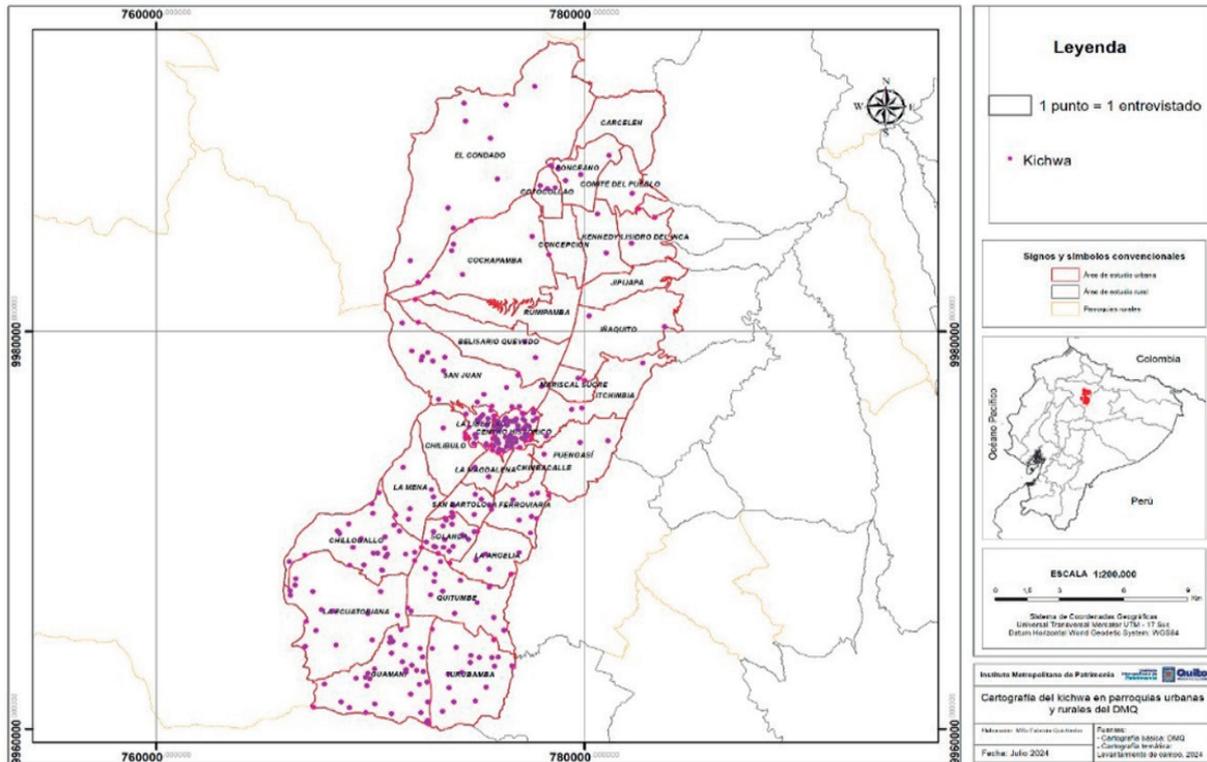
Asentamientos kichwas en Quito

El Distrito Metropolitano de Quito en 2024 tiene 2.804.269 habitantes (Censo 2022) y la población indígena es de 196.299 personas (INEC 2022). Dentro de este territorio han existido diferencias en cuanto a la vitalidad de la lengua y la concentración de hablantes del kichwa por zonas, parroquias y comunas. El análisis realizado por Jorge Gómez muestra a detalle la vitalidad de la lengua, en el informe final de su proyecto “Cartografía del Kichwa en las parroquias urbanas y rurales del Distrito Metropolitano de Quito y Plan Estratégico para el fortalecimiento de la Lengua”, identificando las zonas y parroquias donde se han concentrado los hablantes kichwas (INEC 2022).

Estas zonas identificadas se localizan en el cen-

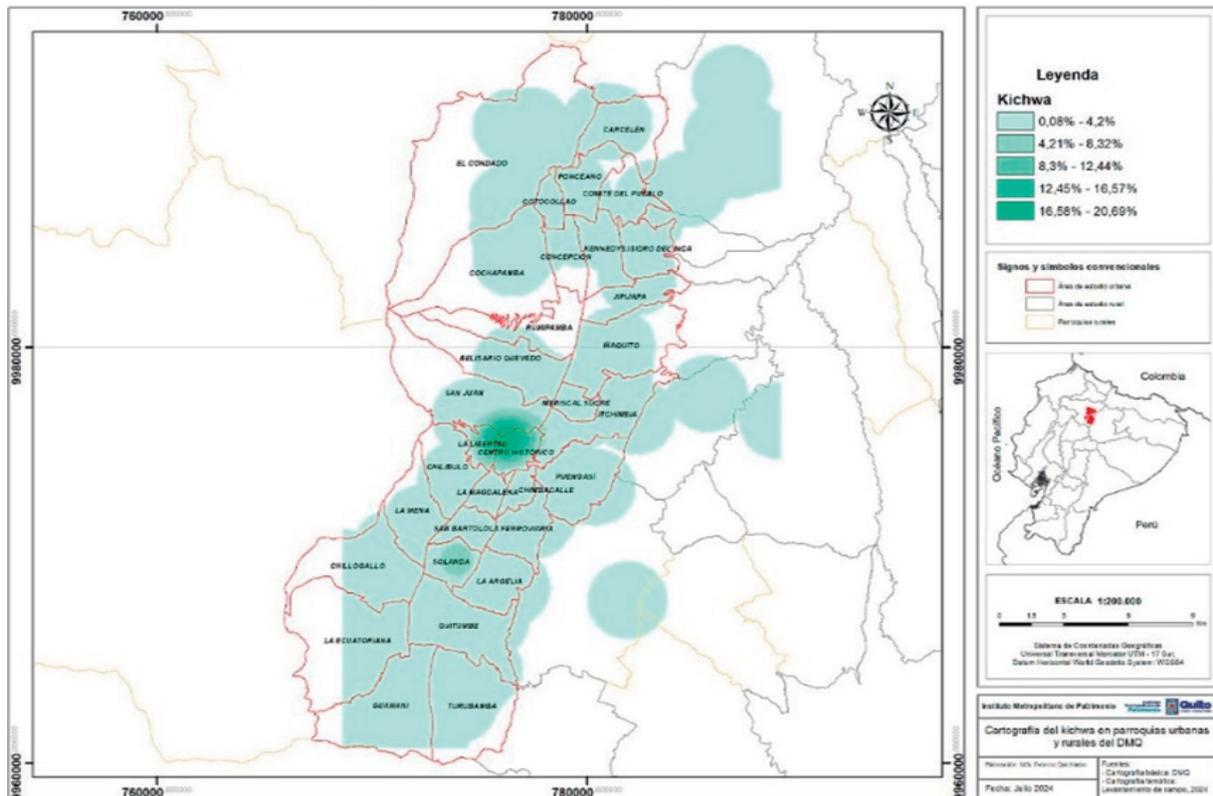
tro, parte del norte y el sur de la capital con una mayor concentración de hablantes. En el sector centro se destaca el Centro Histórico y La Libertad; en el sur las Parroquias de Guamaní, Turubamba, Solanda, Chillogallo, Ferroviaria, San Bartolo, La Ecuatoriana y Quitumbe, en ese orden, según el sondeo sociolingüístico visualizado en los siguientes mapas.

Mapa 1. Concentración de kichwas hablantes en las parroquias urbanas del DMQ, 2024



Fuente: Gómez Rendón (2024,X)

Mapa 2. concentración de kichwas en el sector urbanas del DMQ, 2024



Fuente: Gómez Rendón (2024,X)

El pueblo kichwa hablante ubicado en el territorio del DMQ, pese a múltiples proyectos desde el Estado, personas particulares e instituciones en la práctica de una interacción cultural, siempre ha enfrentado choques y barreras impuestas tras siglos de una imposición de lenguaje, cultura y religión. Sin embargo, es menester de los investigadores mencionar la resistencia, templanza y coraje de los primeros migrantes kichwas que llegaron a una ciudad, a la “civilización” que no deja de ser cruel y muestra su lado clasista y racista.

Relatos desde las y los Puruwáes sobre pobreza, marginación y abandono lingüístico

Ha sido un desafío encontrar una comprensión e información sobre la migración interna de las y los indígenas desde ellos. Por lo mismo, mostrar una realidad escondida dentro de los núcleos familiares Kichwas Puruwáes, que va más allá de los datos públicos, devela una realidad existente. Sin embargo, es importante reconocer, que es necesario incrementar datos sobre los pueblos indígenas y sus patrones de migración desde sus propias lecturas.

Por eso se ensaya un análisis desde la realidad, sistematizando y comparando evidencias sobre la migración indígena, particularmente las que se han relacionado con el intercambio entre el ámbito urbano y rural (García 2015, 7). En este apartado se analiza como las y los Puruwáes viven la pobreza, definida por Jorge Granda como una estructura de brechas sociales que excluye el acceso a servicios básicos. Esto obliga a las personas a migrar en busca de mejores oportunidades, lo que afecta sus condiciones materiales, derechos sociales, políticos y culturales. Al desplazarse, deben adaptarse a nuevas realidades, perdiendo progresivamente sus prácticas culturales, incluidas la lengua originaria. Desde la teoría urbana, este fenómeno no solo impacta la calidad de vida, sino que también provoca una marginación que afecta profundamente la identidad cultural de los Puruwáes (2008).

Para relieves más esta realidad, Diego García muestra datos del INEC para calcular la pobreza en el Ecuador a través de indicadores como “pobreza por consumo y por necesidades básicas insatisfechas” (2008, 92). Sin embargo, es solo una forma de mostrar las causas de la pobreza, pero lo que importa es entenderla desde su significado, porque existen un sinnúmero de explicaciones para definirla. Haremos tres referencias conceptuales que hace García, que son más consistentes con los que estamos abordando:

Desde el concepto de Avellaneda, manifiesta que la pobreza puede ser considerada como un estado de las personas o como una determinada forma de vida resultado de una imposibilidad para acceder a recursos que satisfagan las necesidades básicas físicas y psíquicas humanas. También referencia el concepto de Speaker por identifi-

ca once posibles formas de interpretar la palabra pobreza: la de dar vida, necesidad, carencia de seguridad, desigualdad, clase, padecimiento inaceptable, dependencia, falta de titularidades, insuficiencia de recursos, exclusión y privación múltiple. Finalmente, Casero considera que la pobreza se concibe como una situación de degradación generalizada que afecta a las personas tanto física como fisiológica y psicológicamente esta situación priva a las personas de sus capacidades básicas y los incapacita para ejercer sus derechos y mejorar su calidad de vida (2015, 94).

Además de mostrar un panorama general sobre definición de la pobreza, es necesario mostrar otros factores decisivos para que el pueblo Kichwas Puruwá abandone sus lugares de origen y paulatinamente este perdiendo su lengua entre generaciones. Es necesario mostrar esta realidad desde quienes la han sentido en cuerpo y espíritu.

María Manuel Huilcarema (2025), mujer Kichwa Puruwá de 76 años, quien pertenece a la primera generación de migrantes, menciona que migró a la ciudad de Quito por falta de acceso a la salud, educación y limitaciones económicas, ya que contrajo matrimonio a los 16 años con Segundo Morocho y después de 2 años de casada, comenzaron a llegar los hijos. En total llegó a tener 11 hijos de los cuales 3 fallecen, debido a las circunstancias del entorno social de la comunidad. La estructura que incide en este hecho se debe a que no está dentro de un espacio con posibilidades de ascender en el estrato social, “situándose como algunas de las más importantes la educación, renta familiar, políticas públicas impulsadas desde las administraciones públicas. En este sentido, los progenitores tienen influencia significativa en sus hijos de diferente forma” (Gúzman 2010), como en el caso de Manuela y



Fuente: Gómez Rendón (2024,X)

Ella con lágrimas en los ojos, recuerda aquel suceso de su primer hijo, al cual le comenzó a faltar la respiración, ella fue al centro de salud más cercano pero su petición no fue atendida hasta que su hijo ya no tenía respiración, comenta que el doctor, solo se acercó a mencionarle que efectivamente él bebe ya había fallecido y le dijo que así como lo trajo, se vaya sin hacer bulla y lo enterrara por su comuna, de lo contrario se la iban a llevar presa, cosas similares pasaron con los dos siguientes, así también en el acceso a educación y todo los demás fueron limitados, el esposo salía por días a las ciudades para conseguir el dinero para los útiles escolares y la alimentación, sin embargo, ya no alcanzaba, un mes de junio del 93 conversó con su esposo para trasladarse a la capital, fue cuestión de días, y a pesar que estaba recién dada a luz de su última hija y con 45 años de edad, ambos decidieron partir a la ciudad, alojándose primero en el hogar de un pariente.

Para salir adelante, comenzaron trabajando de lo que se encontrara en el día, su esposo, por ejemplo, de albañil, cargador, escogedor de papas, comerciante, así mismo, María Huilcarema, con 7 niños a cargo, trabajó día a día en una vereda en la venta de papas, en esas épocas la discriminación de algunas personas, se mostraba en frases como: *lárgate a tu tierra longa*, siempre tratando de hacerle de menos y para que sus hijos no sufrieran con la misma discriminación decidió adaptarlos a la ciudad en su forma de vestir, en la lengua y en las formas de vida a pesar que todos nacieron en el campo. En la actualidad de sus 7 hijos, en relación al idioma los 4 mayores son kichwas hablantes y los 3 menores restantes se han aislado de ella. María Huilcarema menciona que espera que las nuevas generaciones vuelvan a involucrarse con sus raíces, pues a su edad quisiera poder dialogar con todos en su idioma materno (2025).

En este contexto, es importante destacar que la migración se vuelve un hecho potencialmente trascendente en la persona y su sociedad, pues desde la política de desarrollo se aspira a lograr un mayor crecimiento, equidad y calidad de vida. En otras palabras, mostrar un fenómeno de migración como una estrategia de sobrevivencia, Gellert dice que es un requerimiento indispensable para el futuro y desarrollo de sus respectivas políticas que tendrán impacto en el ámbito social, económico, cultural a nivel nacional, regional, local, comunitario y familiar de mujeres e indígenas. A diferencia de motivos individuales de migración “como razones familiares y laborales, libertad personal, aspiraciones educativas, etc., las causas para migraciones masivas como estrategias de sobrevivencia son estructuralmente determinadas y consecuencias de modelos económicos imperante en Ecuador, así, se puede hablar de migraciones forzadas” (2000, 4,5).

Juan Carlos Illicachi. Kary (2025), Puruwá de 40 años de edad, quien pertenece a la segunda generación de migrantes, narra que en 1985 sus padres migraron a la ciudad de Quito, con expectativas, como muchos comuneros, de superación y con deseos de buscar mejores condiciones de vida. Pues en las comunidades rurales son latentes algunas necesidades básicas como alimentación y vivienda. También recuerda que sus padres vivieron tiempos muy difíciles al estar en contacto directo con la tierra durante la época de la hacienda y sus secuelas, ya que se enfrentaron a la explotación y marginación.

Estas fueron las circunstancias que los llevaron a buscar nuevas oportunidades y aspiraciones para la familia. Guzmán dice que la transmisión de desigualdades de padres a hijos viene definida desde el significado de “capital humano”, pues depende de la capacidad, conocimiento, competencia, cualificaciones de los individuos. Este capital humano es en parte heredado al nacer, innato y en parte aprendido a lo largo de la vida, de esta forma deriva la teoría del capital humano: mayor educación proporciona más capital humano permitiendo dentro de la sociedad competir por los puestos y los ingresos” (2010).

De esta forma el caso de Juan, al mencionar que sus padres anhelaban un trabajo estable con una remuneración digna, tendría una directa incidencia “intergeneracional de la pobreza y de las desigualdades vividas”, diseñando y evaluando sin saber, “una política pública en materia social, incluyendo criterios de igualdad de oportunidades y estrategias que permitieron romper el ciclo de pobreza” (Gúzman 2010), en la vida de Juan mejorara las condiciones de vida, también les permitiera garantizar una educación en la ciudad para sus hijos, con la esperanza de que pudieran convertirse en grandes profesionales.

Con respecto al idioma kichwa menciona que, para que una lengua se mantenga y se fortalezca, es fundamental que siga desarrollándose. Dice que sus padres son pertenecientes a la primera generación de migrantes a la ciudad, pero han logrado preservar y desarrollar el uso del kichwa a pesar del cambio del entorno. Sin embargo, pone énfasis en que estas generaciones pioneras han ido desapareciendo con el tiempo, y las siguientes, aunque aún comprenden, hablan y escriben la lengua, ya no contribuyen activamente a su desarrollo. Esto ha provocado que, en las generaciones más recientes, el uso del kichwa haya disminuido, no se desarrolle ni se practique.

Juan Carlos Illicachi, con 17 años de experiencia en el Ministerio de Educación y en el ámbito de la educación intercultural bilingüe, dice que este enfoque ha sido reconocido como un derecho fundamental para los pueblos indígenas de Ecuador. Es así que la MINTEL hace un cronograma de como las luchas históricas, como el levantamiento de 1990, resultaron en el reconocimiento de la educación intercultural bilingüe como derecho en 1992. La Constitución de 1998 lo consolidó como derecho colectivo, y en 2007 se otorgó a las comunidades indígenas la facultad de gestionar sus propios sistemas educa-

tivos. La Constitución de 2008 reafirmó este derecho, integrando la educación intercultural bilingüe en el sistema educativo nacional y promoviendo el respeto y la valorización de las lenguas y culturas indígenas (2018, 49,50).

Juan Carlos Illicachi se siente comprometido junto a su núcleo familiar en esforzarse por mantener y desarrollar la lengua kichwa. Con una sonrisa muestra ese orgullo de todavía lograr establecer diálogos y conversaciones cotidianas, aunque no de manera permanente, sino en los momentos en que se generan espacios y encuentros entre hablantes kichwas. Al hacer un análisis de los procesos mencionados que estos han permitido a los jóvenes y niños de su casa adquirir un nivel básico de comprensión de la lengua, aunque todavía enfrentan limitaciones para entablar diálogos más sostenidos (entrevista, Quito, 18 de enero de 2025).

Illicachi indica que otro aspecto importante a destacar es el papel fundamental de las madres en la transmisión de la lengua, pues gracias a la cercanía con los niños desde temprana edad, han sido históricamente las principales portadoras y transmisoras del kichwa, de generación en generación. Sin embargo, la realidad de la vida en la ciudad ha provocado que muchas madres jóvenes ya no hablen ni enseñen la lengua a sus hijos. Este cambio, sumado al hecho de que los padres tampoco fomentan el diálogo en kichwa en el hogar, se ha convertido en una de las principales causas del debilitamiento del idioma (entrevista, Quito, 18 de enero de 2025).

Ana Bastidas, de 45 años, miembro activa de la COIQ (Coordinadora de Organizaciones de los Pueblos indígenas de Quito), menciona que sus padres se casaron a una edad muy temprana, 14 años, que en muchos casos son "situaciones normales". Según estudios de la UNFPA y la UNICEF a nivel global cada año un estimado de "12 millones" de niñas afrontan esta realidad y en el Ecuador, el 26% de mujeres entre 18 y 49 años se unió antes de cumplir los 18. Pese a la prohibición del matrimonio infantil en el país, la práctica nociva continua y es socialmente aceptada. De acuerdo a los datos oficiales, 1 de cada 5 nacimientos registrados por parte de madres adolescentes eran dentro de uniones libres de hecho o casadas. El estudio "enfatisa en que las niñas son obligadas a unirse tempranamente como un escape a la situación de vulnerabilidad, violencia y pobreza que viven (entrevista, Quito, 18 de enero de 2025).

Testimonio de esto es la unión preadolescente de los padres de Ana que menciona que fruto del matrimonio llegaron los hijos, la principal actividad familiar era la agricultura, una problemática estudiada por Manuel Tironi (2003, 25,30), donde la falta de acceso al agua potable ha estado vinculada a la pobreza, especialmente en áreas periféricas donde las condiciones de vida son precarias, esta problemática se ha intensificado debido a la influencia del mercado en la política de suelo desde el gobierno, en relación a esto, la Parroquia Cacha mantiene una escasez de agua siendo un obstáculo recurrente para la agricultura y el bienestar de las familias. Aunque cuentan con acceso a pukyo de

agua, la limitada disponibilidad del recurso limita el desarrollo de las comunidades, excluyendo a los más vulnerables de mejorar su calidad de vida.

En ese contexto, la desvalorización de la agricultura y los bajos precios de los productos, motivaron a buscar mejores oportunidades, sus padres decidieron migrar a la ciudad con ella y con su hermana mayor. La primera vez llegan al Sector San Roque viéndolo como una fuente de trabajo en el mercado. Su padre se posiciona como cargador, mientras tanto recuerda que su madre cogió una canasta para ubicar tomates y aguacates y salía a vender en los alrededores del mismo mercado, menciona que las condiciones diarias fueron muy difíciles, tenían un cuarto poco espacioso arrendado, donde se acomodaban los cuadros en una estera para dormir, pero con esos trabajos les dieron los estudios y que ellos cumplieron con el sueño de ver a sus hijos profesionalizados.

Ana Bastidas dice que sus hijos pertenecen a la tercera generación de migrantes, a pesar de ello sus hermanos y sus padres aún se pueden comunicar con facilidad en el idioma kichwa, no sucede lo mismo con sus wawas, ya que ellos se han ido apartando de nuestras raíces (entrevista, Quito, 18 de enero de 2025).

Auto etnografía: trayectorias y vivencias

La auto etnografía es un enfoque de investigación y escritura que, según Ellis (Ellis, Adams, y Bochner 2015), busca describir y analizar de forma sistemática la experiencia personal con el fin de comprender la experiencia cultural, por tanto, hago referencia a la trayectoria recorrida y las vivencias en los dos mundos desde lo lingüístico.

Mikel Berraondo (2008, 14:270), dice que el idioma Kichwa es una forma de identificación colectiva de los pueblos que se teje por el hablar colectivo y esto ha aportado a la sobrevivencia y resistencia cultural que se ha mantenido viva, a través de 500 años, en mi caso tenía que hablar para obtener información, esto me motivó a coger cursos obteniendo la suficiencia en el 2022, certificado por el Ministerio de Educación de Ecuador, valorizando mucho más mi herencia étnica.

Este proceso de reconstrucción identitaria me permitió acceder a mejores oportunidades laborales en el sector financiero indígena, convirtiéndome en asesora comercial en varias entidades. A través de este camino, pude conocer más sobre el Ecuador intercultural que establece la Constitución del 2008, que reconoce y promueve los derechos de los pueblos y nacionalidades indígenas (Asamblea Nacional del Ecuador 2008).

La identidad cultural, como lo señala el sociólogo Néstor García (1992, 50,51), no es estática, sino que se construye y reconstruye en un proceso continuo de interacción. De manera similar, la identidad de los pueblos indígenas ecuatorianos se encuentra en constante proceso de reivindicación y recuperación, tal como lo reflejan las luchas y los avances de

comunidades como la mía.

Siendo la última hija de un matrimonio de 11 hijos, viví dentro de una realidad ambivalente, pues se debe considerar que la pertenecía a un pueblo indígena ha sido uno de los atributos que han actuado en la selectividad migratoria. El abandono de la tierra natal, como menciona Jorge Rodríguez (2007), donde la pobreza afecta a los indígenas y sus territorios, es un factor de expulsión poderoso, la otra causa es que es un grupo particularmente vulnerable a desplazamientos forzados, y porque las reformas económicas de las últimas décadas han golpeado duramente a los indígenas y sus territorios estimulando la emigración.

Esta realidad migratoria la viví a corta edad, desde 1993 año de mi nacimiento hasta el 2000, y después de una forma más estacional, desde niña con mi familia nos movíamos desde la ciudad de Quito al campo en Cacha-Chimborazo y viceversa, dentro de mi comunidad, para participar de la siembra y la cosecha viviendo una migración constante, pues no nos quedábamos por mucho tiempo. Con frecuencia esta migración interna de las poblaciones kichwas, incluida la de mi familia, se ha clasificadas dentro de subtipos migratorios principales como: “migración permanente del campo a la ciudad o como migración entre zonas rurales que son normalmente estacional” (Rodríguez 2007).

En la época escolar, ya viviendo en la ciudad, entramos en una variación migratoria dentro del flujo rural urbano protagonizada por peones, campesinos sin tierra y pequeños propietarios agrícolas en busca de mejores oportunidades en la ciudad (Rodríguez 2007). Proveniente de esta realidad, una vez instalados en la urbe, no tendré la oportunidad de ingresar a la guardería o al jardín, pasando directo al primero de básica en la escuela Fiscal Mixta Fernando Daquilema, a unas 15 cuadras de donde residía. En esta etapa es necesario acotar el poco acom-

pañamiento de mi padre y de mi madre, pues sus trabajos demandaban mucho tiempo y tenían que turnarse para calificaciones o reuniones. Mientras mi madre se dedicaba al comercio, mi padre desempañaba el trabajo de albañil, ambos con trabajos de más de 14 horas diarias, en ocasiones se hacían cargo de mí, mis hermanos mayores. Pues una característica específica dentro de esa dinámica, esta vinculada al arraigo y a una identidad étnico-cultural, porque la migración indígena rural-urbana permanente esta asociada a una probabilidad de ser sucedida por una migración de retorno (Rodríguez 2007).

Dentro de los espacios escolares, viviré una etapa de desapego de mi vestimenta y del idioma kichwa, pues el uniforme era obligatorio y las clases e interacciones con otros estudiantes eran en español. Un bombardeo sistemático y constate de una nueva realidad cultural, social y lingüística crea un choque, pues, como menciona Rodríguez(2007), como indígenas no estamos inmunes a la creciente heterogeneidad sociocultural que en contexto de globalización se manifiesta en hibridación, diáspora cultural y desterritorialización de la identidades.

Llegada la etapa de la universidad, y siendo de las generaciones que logró entrar a espacios universitarios, ingresaré en un proceso de revalorización de mis raíces, porque mis padres con ese método migratorio a la ciudad superan la exclusión económica-social-cultural, esto me dio fuerzas para identificarme como mujer indígena, sin comprender completamente la carga simbólica del término. Adaptarme a la dinámica de la ciudad me sumergió en una transformación constante, lo que me llevó a cuestionarme: ¿era indígena o mestiza?, me sentí perdida en mi identidad, sin pertenecer completamente ni al pueblo kichwa puruwá ni a la población quiteña. La frase Shukti pachapi Chinkarishkany (“Me perdí en otra tierra”) definió esa etapa de des-

Imagen 2. Barrio Santa Isabel



Autor: Jorge Apullon, 2020

Imagen 3. Casa en Riobamba



Imagen 4. Parroquia Cacha



Imagen 5. Casa en Quito

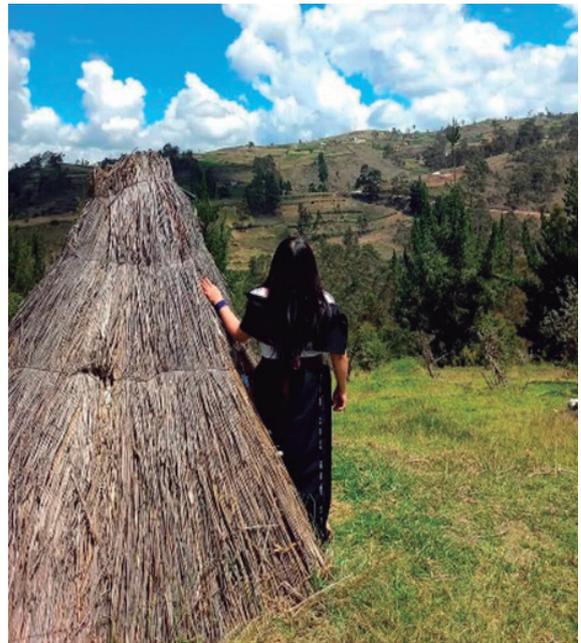


Imagen 6. Vivencia diaria en la Comuna Cacha Machangara, 2020

Infancia



Juventud



Autor: Jorge Apullon, 2020

En 2016, inicio un trabajo de investigación en el Altar, este se vio interrumpido por una alerta naranja volcánica en el país (El Comercio 2016), impidiendo su culminación, lo que me llevó a tomar como un nuevo tema de interés el deseo de recuperar mi identidad cultural, la que había perdido en el proceso de migración, por lo cual decidí crear un CD interactivo de la memoria de la primera Parroquia Indígena del Ecuador, la Parroquia Cacha (GAD P. R.Cacha 2010), con cada investigación me identificaba y me apropiaba de mi identidad, de mi historia, de mis costumbres y tradiciones pero aún mantenía la problemática del idioma.

A los 26 años al convertirme en madre soltera, en 2020, enfrentar nuevamente la falta de acceso a educación, transporte, salud y mejores oportunidades laborales dentro de mi parroquia, sumado a la crisis sanitaria mundial del COVID-19, me llevó a regresar a Quito en busca de una mayor estabilidad económica para mi hija, como lo hicieron mis padres y muchos Puruwáes hace más de cuarenta años, el desafío para transmitir y mantener viva la lengua kichwa en mi hija es significativo y cada vez más difícil, porque en la práctica de intercambios culturales problemas muy enraizados desde hace varios siglos se mantienen: La sociedad ecuatoriana sigue con paradigmas de carácter clasista, pero hay grupos de activistas que intentan reformar los derechos culturales; los propios indígenas o grupos no están de acuerdo entre sí y no llegan a un consenso; los padres de familia han decidido abandonar el idioma por una voluntad forzada, debido a los tratos racistas recibidos en un inicio en sus primeras migraciones.

Conclusiones

Los datos demuestran que efectivamente la pérdida progresiva del idioma kichwa entre las y los jóvenes puruwáes en Quito está asociada a una combinación de factores sociales, como la migración y la falta de reconocimiento cultural, junto con una histórica marginalización económica que ha sido la causa de la desvalorización de la lengua y su práctica, pero también que la teoría Joshua Fishman sobre revitalización lingüística tiene que forzarse en todos los ámbitos diarios donde la lengua sea un símbolo de identidad de los pueblos y nacionalidades.

Se devela una realidad escondida dentro de los núcleos familiares puruwáes que migraron con el fin de mejorar su situación social y económica, pero que en el camino las generaciones venideras, fueron desvalorizando la lengua kichwa afectando directamente la comunicación existente entre miembros de su cultura, es decir, mientras los niños y las niñas van a la escuela aprenden a hablar el castellano, el resto de miembros de la comunidad sigue hablando kichwa, lo que es un grave problema. Pues, la lengua es el legado cultural y familiar, pero en la práctica se ha ido cortando, causando una brecha de separación entre la sociedad externa y la propia comunidad.

Debido a las condiciones desde la historia de sometimiento y dominación a las que ha estado sujeta a población kichwa de manera "tradicional", ha sido más complicado romper esas barreras de segregación y los prejuicios sociales, perdiendo la cultura puruwá su vestimenta, costumbres y tradiciones para adoptar una cultura ajena a la indígena, estas acciones han sido uno de los muchos caminos para la extinción de lenguas ancestrales, como está en peligro la lengua kichwa.

En general, la pérdida de la lengua kichwa sobre todo en las y los jóvenes, implica perder la posibilidad de superar esta crisis de identidad moderna; es por eso que se debe luchar por mantener la lengua, porque ella tiene capacidad de informarnos, no solo historias sino conocimiento de medicina, ingeniería, arquitectura, agronomía y, sobre todo, sus formas particulares y diferentes de ver el mundo desde su filosofía.

Referencias bibliografía

- Asamblea Nacional del Ecuador. 2008. «Asamblea Nacional del Ecuador». Web. Asamblea Nacional del Ecuador. 2008. <https://www.asambleanacional.gob.ec/es/search/node/pueblos%20y%20nacionalidades%202008>.
- Bastidas Tena, Ana. 2025. *warmy kichwa*.
- Chocair Herrera, Cèsar David. 2020. «La extinción de la lengua ancestral kichwa en el pueblo indígena de Natabuela O de cómo el Estado ecuatoriano cumplió o no con su deber de garantizar los derechos lingüísticos de comunidades, pueblos y nacionalidades en el lapso 2008-2018». bachelorThesis, Quito: Universidad Andina Simón Bolívar Sede Ecuador. <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/7810/1/T3391-MDH-Chocair-La%20extincion.pdf>.
- El Comercio. 2016. «Alerta naranja por posible reactivación y erupción del volcán Tungurahua - El Comercio». 2016. <https://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador/alerta-naranja-reactivacion-erupcion-tungurahua.html>.
- Ellis, Carolyn, Tony E. Adams, y Arthur P. Bohner. 2015. «AUTOETNOGRAFÍA: UN PANORAMA». *Astrolabio*, n.o 14 (junio), 249-73. <https://doi.org/10.55441/1668.7515.n14.11626>.
- Fishman, Joshua. 2011. «Joshua Aaron Fishman: Contribución y Aportaciones a La Sociología Del Lenguaje». *Language and Ethnic*. 2011. <https://www.crisolacatlan.com/post/2017/03/01/joshua-aaron-fishman-contribucion-y-apor-taciones-a-la-sociologia-del-lenguaje>.
- GAD P. R.Cacha. 2010. «Historia de la Parroquia». Cacha. 2010. <https://www.cacha.gob.ec/index.php/ct-menu-item-15/ct-menu-item-17>.
- García, Diego. 2015. «La pobreza en Ecuador a través del índice P de Amartya Sen: 2006-2014». *Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal*, di-

- ciembre de 2015.
- García, Nestor. 1992. «Culturas híbridas - Google Books». 1992. https://www.google.com.ec/books/edition/Culturas_h%C3%ADbridas/PpQ0AQAIAAJ?hl=en&gbpv=0&bsq=Culturas%20h%C3%ADbridas:%20Estrategias%20para%20entrar%20y%20salir%20de%20la%20modernidad%20es%20muy%20relevante%20en%20este%20campo.
- Gellert, Gisela. 2000. «Las migraciones como estrategias de sobrevivencia de los excluidos y sus determinantes territoriales». Víctor Gálvez Borrel y Gisela Gellert, 173-343.
- Gómez Rendón, Jorge. 2020. «Estrategias de Salvaguardar del Kichwa en el Distrito Metropolitano de Quito». Instituto Metropolitano de Patrimonio. file:///C:/Users/Admin/Downloads/02.05.01%20Documento%20suscrito.pdf.
- Granda, Jorge, ed. 2008. Pobreza, exclusión y desigualdad: Encuentro Latinoamericano de Ciencias Sociales. 1. ed. 50 años FLACSO. Quito, Ecuador: FLACSO, Sede Ecuador [u.a.]. https://www.google.com.ec/books/edition/Pobreza_exclusi%C3%B3n_y_desigualdad/VrjA-FMSnsIC?hl=es&gbpv=0.
- Guamán Pilco, Erica Tatiana. 2015. «Libro Digital Fotográfico de las Expresiones Artísticas de la Nueva Generación de Kichwas Urbanos del Pueblo Puruwa radicado en Quito.» bachelorThesis, Quito-Ecuador: Universidad Politécnica Salesiana. <http://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/7952>.
- Gúzman, Sara. 2010. «Transmisión intergeneracional de la pobreza y su incidencia en la movilidad social de la población». INESEM Business School. 2010. <https://www.inesem.ec/articulos-investigacion/transmision-intergeneracional-pobreza>.
- Huilcarema, Manuela. 2025. Entrevista a PuruwaesPersonal. personal.
- Illicachi, Juan Carlos. 2025. kary kichwaVerbal.
- INEC. 2001. «Geoportal INEC». Inec. INEC. 2001. https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Geografia_Estadistica/Micrositio_geoportal/index.html#cartograf-histor.
- . 2022. «Censo Ecuador». Estadístico. INEC. 2022. <https://censoecuador.ecudatanalytics.com/>.
- . s. f. «Estudios Demográficos En Profundidad Migración Y Distribución Espacial 1990 - 2001». República del Ecuador. Consultado 23 de enero de 2025. https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Bibliotecas/Estudios/Estudios_Socio-demograficos/Migracion%20y%20Distribucion%20Espacial%201990-2001.pdf.
- Janeta, Pedro. 2015. Cosmovisión Y Sabiduría Puruwa. 1.a ed. Riobamba-Ecuador: Janeta Janeta, Pedro. <https://www.isbnecuador.com/catalogo.php?mode=detalle&nt=48790>.
- Kaztman, Rubén. 2001. «Seducidos y abandonados: el aislamiento social de los pobres urbanos». Revista de la CEPAL, Pobreza, , diciembre, 20. <https://hdl.handle.net/11362/10782>.
- Méndez, Nilson Ariel Espino. 2008. «La segregación urbana: Una breve revisión teórica para urbanistas». Sistema de Información Científica Redalyc Red de revistas científicas de Acceso Abierto diamante Infraestructura abierta no comercial propiedad de la academia 10:34-46.
- Mera Mosquera, Adela Fantina. 2022. «Propuesta urbano arquitectónica del cementerio en la parroquia de Cacha, basado en un estudio etnográfico de la cultura Puruhá.» bachelorThesis, Riobamba-Ecuador: Riobamba, Universidad Nacional de Chimborazo. <http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/10160>.
- MINTEL. 2018. «Ecuador Intercultural». pdf. <https://www.telecomunicaciones.gob.ec/wp-content/uploads/2018/10/Libro-Ecuador-Intercultural.pdf>.
- Punin Solano, María Manuela. 2016. «Principales factores que determinan la pérdida del idioma kichwa en los niños/as del CECIB San Antonio.» bachelorThesis, Cañar: Universidad Particular de Loja. <https://dspace.utpl.edu.ec/handle/123456789/15716?locale=es>.
- Rodríguez, Jorge. 2007. «Migración interna de los pueblos indígenas. | FlacsoAndes». Flacsoandes.com. FlacsoAndes. 2008 de 2007. <https://www.flacsoandes.edu.ec/agora/migracion-interna-de-los-pueblos-indigenas>.
- Tironi, Manuel. 2003. «Nueva pobreza urbana - Google Books». 2003. https://www.google.com.ec/books/edition/Nueva_pobreza_urbana/X29NOEFcKDgC?hl=en&gbpv=0.

Cap. 2

Transporte y Urbanización



Impacto socioeconómico de la falta de transporte público

06

En la comunidad Andignato, del Cantón Cevallos, Provincia de Tungurahua. Ecuador

Clara Monserrath Flores Núñez¹²
cfloresnunezfl@flacso.edu.ec

RESUMEN

En Latinoamérica, las periferias enfrentan desafíos por la falta de transporte público eficiente, agravando desigualdades sociales. Este problema, ligado al centralismo histórico, deja comunidades como Andignato, en Ecuador, desconectadas de servicios esenciales como empleo, educación y salud. Andignato, con 3,000 habitantes, ilustra esta realidad, su lejanía de las rutas de transporte público obliga a sus habitantes a usar alternativas privadas costosas, dificultando la movilidad y afectando la calidad de vida.

El transporte público en la región tiende a centrarse en áreas urbanas marginando a las periferias. Esto crea un círculo vicioso donde la baja demanda lleva a la suspensión de servicios, como ocurrió en Andignato en 2018. Los altos costos de transporte, equivalentes al 18.5 % del ingreso promedio rural, limitan el acceso a oportunidades, perpetuando desigualdades.

Superar esta problemática requiere políticas integrales que prioricen la conectividad y sostenibilidad. Invertir en infraestructura y mejorar el transporte público pueden reducir barreras estructurales, promoviendo la cohesión social. Sin estas medidas, comunidades como Andignato seguirán atrapadas en un modelo desigual que impacta negativamente su desarrollo y bienestar.

Palabras clave: Accesibilidad, Periferias, Transporte público, Desigualdad, conectividad

ABSTRACT

In Latin America, the peripheries face challenges due to the lack of efficient public transportation, which in turn aggravates social inequalities. This problem, linked to historical centralism, leaves communities like Andignato in Ecuador disconnected from essential services such as employment, education and health. Andignato, with 3,000 inhabitants, illustrates this reality; its distance from public transportation routes forces its inhabitants to use expensive private alternatives, making mobility difficult and affecting quality of life.

Public transportation in the region tends to focus on urban areas, marginalizing the peripheries. This creates a vicious circle where low demand leads to the suspension of services, as occurred in Andignato in 2018. High transportation costs, equivalent to 18.5% of the average rural income, limit access to opportunities, perpetuating inequalities.

Overcoming this problem requires comprehensive policies that prioritize connectivity and sustainability. Investing in infrastructure and improving public transportation can reduce structural barriers, promoting social cohesion. Without these measures, communities like Andignato will continue to be trapped in an unequal model that negatively impacts their development and well-being.

Keywords: Accessibility, Peripheries, Public transport, Inequality, connectivity

Introducción

En Ecuador, al igual que en varios países de Latinoamérica, el acceso al transporte público para las personas que viven en la periferia sigue siendo un desafío. Los tiempos de viaje son largos y los puntos para tomar transporte público son distantes, lo que incrementa los costos y limita el acceso a oportunidades. Según Yañez-Pagans et al. (2018), los gastos de transporte pueden consumir el 30% o más del ingreso laboral de las personas de bajos ingresos en la región, exacerbando las desigualdades sociales.

Estos aspectos conducen a formular la siguiente pregunta: ¿de qué manera influye la falta de acceso eficiente al transporte público en las comunidades periféricas de Tungurahua en el acceso a las oportunidades económicas y la calidad de vida de sus habitantes? Esta interrogante permite analizar cómo la carencia de un sistema de transporte público eficiente incrementa los costos de movilidad y el tiempo de traslado, limitando el acceso a oportunidades económicas, educativas y sociales, repercutiendo negativamente en la calidad de vida de los habitantes de estas comunidades.

Para abordar esta problemática, se emplea una metodología mixta que combina enfoques cuantitativos y cualitativos. Esto permite obtener datos estadísticos a partir de fuentes secundarias y, al mismo tiempo, comprender las experiencias de los habitantes de zonas afectadas como Andignato. Este enfoque facilita el análisis del caso específico de Andignato, ubicado en el cantón Cevallos de la provincia de Tungurahua, Ecuador. Se examinan aspectos clave como: la descentralización del transporte público, los costos asociados, la desconexión en el acceso al transporte y la realidad que enfrentan las comunidades periféricas.

De la Centralización al Olvido: El Transporte Público hacia las periferias

El acceso a servicios desde las periferias es una problemática recurrente en Latinoamérica, genera importantes brechas sociales. Este desafío está relacionado con fenómenos como la migración interna, históricamente prevalente en la región. Al respecto, (Pérez Sosa 2023, 96) señala “esto por el ya mencionado centralismo presente desde la época virreinal y que sorprendentemente sigue vigente hasta la actualidad, puesto que las migraciones no han cesado frente a la marcada necesidad de un bienestar social”.

El transporte público debería conectar a las personas con servicios básicos, instituciones y entidades estatales. Sin embargo, en muchas comunidades periféricas, el sistema de transporte es ineficiente y carece de una planificación adecuada. Como menciona (Martínez y Valle 2011) “El sistema de transporte público de pasajeros debe operar de manera eficiente y ser planificado integralmente, considerando todos los secto-

res con los que existe una influencia recíproca”.

En gran parte de Latinoamérica, el transporte público no logra conectar todos los sectores poblados, especialmente las periferias. Esto genera un círculo vicioso: la limitada prestación del servicio fomenta el uso de transporte privado, desincentivando la mejora de los sistemas públicos. Por ejemplo, en algunos sectores de Ecuador, aunque los buses llegaban a las periferias, la baja frecuencia los hacía económicamente insostenibles, lo que llevó a su suspensión por parte de las cooperativas. Según (Gutiérrez Puebla 1988) este problema resulta de la demanda, lo que hace que la oferta se deteriore al punto en el que la demanda se retraiga mucho más. Como consecuencia, muchas personas se ven obligadas a depender de opciones de transporte privado, lo que incrementa las desigualdades en el acceso a oportunidades.

Por otro lado, el transporte público tiende a concentrarse en áreas urbanas densamente pobladas, marginando a las periferias. Esto agrava otro problema: los altos costos de vida en los centros urbanos obligan a muchas personas a mudarse a zonas periféricas, más económicas, pero con infraestructura de transporte deficiente. El transporte público puede ser una herramienta clave para la inclusión social. Sin embargo, en Latinoamérica enfrenta obstáculos como legislaciones laxas y una limitada fiscalización, dificultando mejoras en accesibilidad, calidad del servicio y frecuencia, como lo apunta (Ziccardi 2019, 61):

(...) por discriminación espacial de la inversión, ya que sus planes para la creación de un multimillonario sistema de carril fijo que serviría principalmente a población suburbana de mejores condiciones socioeconómicas, se hacían a expensas de las necesidades más urgentes de los trabajadores pobres de la ciudad central, que dependían de la red de autobuses que es un medio de transporte que responde mejor a sus necesidades de traslado de sus hogares a sus múltiples empleos (...)

Ante la falta de transporte público eficiente, han surgido alternativas como servicios escolares privados o camionetas organizadas por cooperativas locales. Además, la falta de planificación integral en los sistemas de transporte ha priorizado las soluciones centradas en el uso del automóvil. En Ecuador se han logrado avances en la mejora de aceras gracias a gestiones estatales y comunitarias, beneficiando parcialmente la conectividad en periferias. No obstante, persisten deficiencias en calidad y eficiencia del transporte público, contraviniendo lo planteado por (Neira 2012, 135): “los medios de transporte –hoy dominados por el automóvil-, deberían centrarse en el transporte público. La eficiencia del transporte urbano exige que los buses vayan por vías segregadas”. Es indispensable rediseñar el transporte colectivo con un enfoque integrado, que priorice la sostenibilidad y las necesidades de la población, según lo que menciona (García Schi-

lardi 2021, 147):

(...) por lo que su planificación integrada se hace necesaria para alcanzar la sostenibilidad, cambiando el foco desde la oferta hacia la demanda y desde lo individual hacia lo colectivo. El objetivo es que la ciudad sea más accesible, acercar las actividades que permiten reproducir la vida cotidiana por medio de usos de suelo integrados que minimicen la necesidad de trasladarse (...)

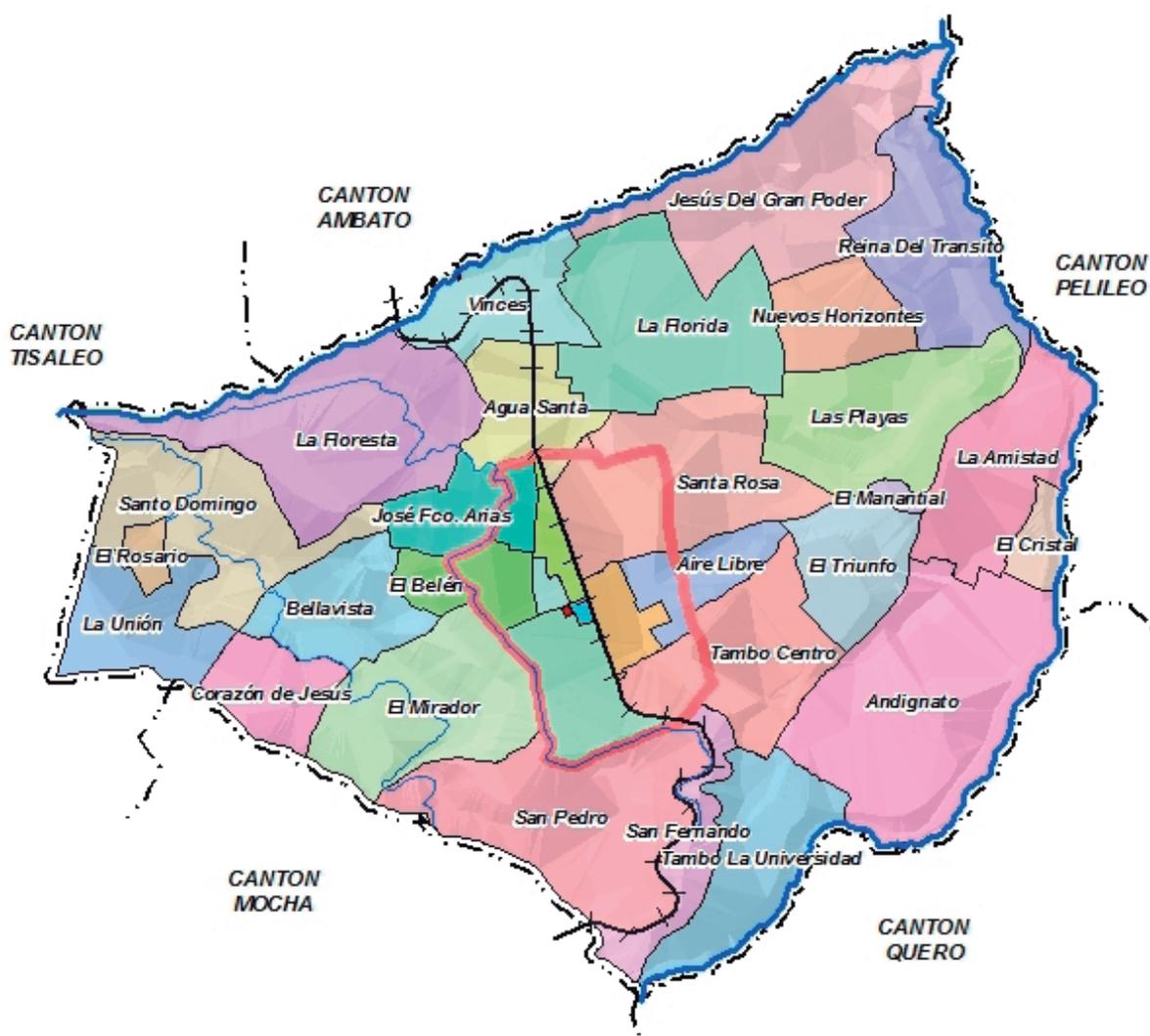
El Costo de la Desconexión: Transporte y Calidad de Vida en Andignato

Tungurahua es una provincia ubicada en la región central de la Sierra ecuatoriana, con una

extensión aproximada de 3,334 km² y una población cercana a los 563,532 habitantes, según (INEC 2022). Esta provincia está compuesta por 9 cantones: Ambato, Cevallos, Baños, Mocha, Patate, Pelileo, Píllaro, Quero y Tisaleo. La cabecera provincial de Tungurahua se encuentra en Ambato, lo que hace que la población de varios cantones, incluido Cevallos, se desplace con frecuencia hacia allí para trabajar, estudiar, comercializar productos y abastecerse.

Andignato, autodenominado caserío, ubicado en el cantón Cevallos, está compuesto por dos barrios, La Amistad y El Cristal. La población de estos barrios es de aproximadamente 3,000 habitantes, en su mayoría adultos entre 30 y 64 años. Andignato se encuentra a unos 5km del centro

Figura 1: Mapa de las parroquias del cantón Cevallos



Fuente: Municipalidad de Cevallos, 2014

Como se observa, la parte con bordes rojos es la cabecera cantonal de Cevallos, así mismo se observa la ubicación de Andignato, El Cristal y La Amistad con respecto al centro del cantón.

La mayor parte de sus habitantes se dedica a actividades agrícolas, trabajos de albañilería, jornalería o empleos en fábricas cercanas. Sin embargo, para los habitantes de Andignato, esta movilidad resulta compleja: solo el trayecto hacia el centro de Cevallos representa una considerable inversión de tiempo

y dinero, lo cual los obliga a buscar alternativas que afectan negativamente su calidad de vida. Entendemos como calidad de vida a “la apreciación que el paciente hace de su vida y la satisfacción con su nivel actual de funcionamiento comparado con el que percibe como posible o ideal” (Celia y Tulsy, citado por Ardila, Rubé 2003, 163). Así, el transporte público ausente en la zona antes mencionada representa un gran obstáculo para acceder a servicios esenciales, como empleo, educación y atención médica, concentrados principalmente en centros urbanos de Cevallos y Ambato.

Foto 1: Entrada a Andignato



Fuente: fotografía por la autora, 2024

Hasta el 2018, la cooperativa de buses local tenía un servicio que pasaba por Andignato de lunes a viernes a las 6:45 de la mañana. No obstante, este recorrido fue suspendido debido a la falta de rentabilidad causada por la baja demanda. Ante la ausencia de opciones de transporte público, los habitantes han recurrido a servicios de transporte escolar privado o a camionetas de transporte privado de la cooperativa cantonal, confirmando de esta forma lo dicho por (Castells 1974, 230): “Pues está claro que oponer el automóvil a los transportes colectivos (en sí, fuera de una situación social dada, es una discusión ideológica, directamente determinada por los intereses económicos en presencia”.

Foto 2: Unidad de la Cooperativa de Transporte Cevallos Quero



Fuente: Fotografía de Byron Saca, 2020

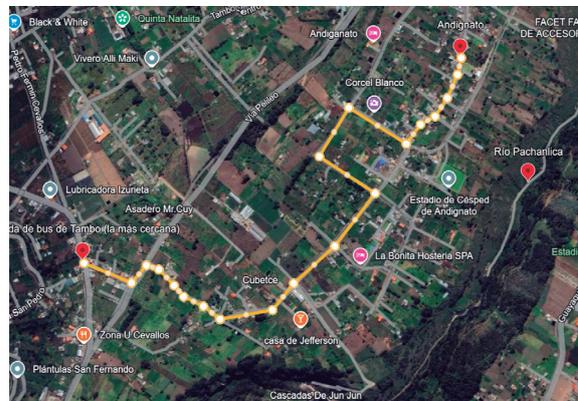
Foto 3: Unidades de la Cooperativa de Transporte Mixto “29 de Abril”.



Fuente: Fotografía de Geovanny Cáceres Prado, 2024

Estas alternativas suponen un impacto económico considerable: el viaje al centro de Cevallos, que supone unos 3km, usando la cooperativa de camionetas local cuesta aproximadamente \$2; el bus hacia la entrada a Ambato, \$0,55 centavos en 7km; y el ingreso a Ambato, \$0,35 adicionales, sumando un total de \$5,70 para un viaje de ida y vuelta en un solo día, además del costo en tiempo, que llega a ser entre 40 a 60 minutos tanto de ida y vuelta, además de los 30 a 40 minutos de caminata desde la parada de la vía principal a la parte más poblada de Andignato, como se puede observar en el siguiente mapa.

Figura 2: Mapa Andignato



Fuente: Elaboración propia con imágenes de Google Earth

Según los pobladores, este costo hace prácticamente imposible considerar un empleo fuera del cantón o enviar a sus hijos a estudiar en el único centro educativo público de Cevallos. Así lo menciona Elvira, trabajadora del hogar y del campo de 50 años de edad: “es mejor quedarse trabajando en nuestros terrenos que salir a Ambato a trabajar, por el costo que resulta salir y volver a la casa” (entrevista, Andignato, 10 de noviembre del 2024).

A diferencia de otros sectores del cantón, Andignato presenta una particularidad geográfica, está ubicado en un pequeño valle, a las riberas del Río Pachanchica, lo cual agrava sus dificultades de acceso y comunicación con el resto del territorio.

Transportarse o Subsistir: La Dura Realidad de las Periferias

Otro factor crítico relacionado con el transporte público son los costos. Según Martínez, Mauttone y Urquhart, estos “se determinan a partir del costo monetario de operación, las tarifas y el tiempo de viaje de los usuarios”. La ausencia de transporte público obliga a depender del transporte privado, que resulta significativamente más caro. Además, la falta de planificación urbana incrementa los costos al requerir viajes largos hacia asentamientos de baja densidad y lejanos.

De acuerdo con Rodríguez, Vergel y Camargo, es crucial que el transporte público sea no solo de calidad, sino también asequible. Esto puede lograrse mediante tarifas fijas, como sucede en el transporte urbano en países como Ecuador y Colombia. Sin embargo, en el caso del transporte intercantonal, las tarifas progresivas suelen reforzar inequidades, limitando el acceso a oportunidades para quienes viven en zonas desfavorecidas. Un ejemplo de esta realidad se observa en Andignato. Como mencionó Elvira, para muchos habitantes del caserío, el gasto necesario para trasladarse hasta Ambato para trabajar o estudiar es considerablemente alto.

Según datos del Banco Central del Ecuador, en 2022, el ingreso promedio de los hogares a nivel nacional fue de \$869 mensuales, mientras que en el área rural se redujo a \$616. Si se calcula el gasto mensual en transporte desde Andignato, con un costo diario de \$5,70 para un viaje ida y vuelta durante 20 días laborables, el total asciende a \$114 al mes. Esto representa el 18.5 % del ingreso mensual promedio de un hogar rural, lo que evidencia el impacto económico desproporcionado que enfrentan las familias de esta comunidad.

Conclusiones

A modo de conclusión, podemos decir que esta problemática, lejos de ser exclusiva de Andignato, refleja una realidad compartida por muchas periferias urbanas y rurales en Latinoamérica, donde los planes de desarrollo no priorizan la integración territorial ni el bienestar de las comunidades más vulnerables. La ausencia de transporte público eficiente en Andignato tiene un impacto directo y negativo en la calidad de vida de sus habitantes, al restringir su acceso a oportunidades fundamentales como empleo, educación y atención médica. Esto no solo incrementa las desigualdades económicas al obligar a las familias a depender de costosas alternativas privadas, sino que también profundiza el aislamiento social y geográfico de la comunidad.

El elevado costo y tiempo asociado al transporte afecta de manera desproporcionada los ingresos de los hogares rurales, limitando su capacidad de mejorar su situación económica y social. Este déficit perpetúa un círculo vicioso de exclusión, donde las carencias de infraestructura y conectividad refuerzan las desigualdades preexistentes,

afectando no solo el desarrollo individual, sino también el colectivo de la comunidad.

Superar este desafío requiere un replanteamiento integral de las políticas de transporte, priorizando enfoques sostenibles, inclusivos y accesibles, que respondan a las necesidades de las zonas rurales y desfavorecidas. La planificación debe enfocarse en mejorar la conectividad de comunidades como Andignato mediante inversiones estratégicas en infraestructura, regulaciones efectivas y el fortalecimiento del transporte público como una herramienta clave para promover la cohesión social y reducir desigualdades. Sin estas acciones, las comunidades periféricas seguirán enfrentando barreras estructurales que limitan su desarrollo, perpetuando un modelo desigual que afecta tanto su calidad de vida como su capacidad para integrarse plenamente en el tejido económico y social del territorio.

Referencias bibliográficas

- Banco Central del Ecuador. Reporte de pobreza, ingreso y desigualdad. Informe, 2022.
- Castells, Manuel. *La Cuestión Urbana*. México, D.F.: Siglo XXI Editores, 1974.
- Elvira. Entrevista de Clara Flores, 10 de noviembre de 2024.
- García Schilardi, María Emilia. “Implicaciones de la distribución espacial del mercado de transporte colectivo en una ciudad intermedia argentina: Área Metropolitana de Mendoza.” *Territorios* (2021): 143–170.
- Gutiérrez Puebla, Javier. “Crisis y perspectivas de futuro en el transporte colectivo del medio rural.” *Estudios Geográficos* (1988): 559.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. *Censo Nacional Ecuador*. Censo, 2022.
- Martínez, Héctor, Antonio Mauttone, y María Urquhart. “Formulación y metaheurística para el problema de la determinación de frecuencias en el transporte colectivo público.” Montevideo: Universidad de la República, Investigación Operativa, 2012.
- Martínez, Lía Emilce, y Jorge Nicolás Valle. “Transporte Público: Una mirada desde la Ciencia Política.” *Plataforma de Información para Políticas Públicas de la Universidad Nacional de Cuyo* (2011): 1.
- Neira, Hernán. “Ciclovías: testimonio de la ausencia de un plan integral de transporte para Valdivia.” *Revista Austral de Ciencias Sociales* (2012): 133–140.
- Pérez Sosa, Álvaro. “La ausencia de planificación urbana en Lima a partir de la tradición ‘Un cerro que tiene historia’ de Ricardo Palma: Una lectura social y arquitectónica.” *Revista de Estudiantes de la Universidad Ricardo Palma* (2023): 87–104.
- Rodríguez, Daniel, Erik Vergel, y W. Camargo.

“Desarrollo urbano orientado a los sistemas de transporte público masivo tipo BRT.” Lincoln Institute of Land Policy, 2013. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/portalDNP/Seminarios%20T%C3%A9cnicos/Doc%20mar13--2014Mar13%20Rodriguez%20Verigel%20BRT-OD%20Bogota%20Quito.pdf> (último acceso: 2024).

Ziccardi, Alicia. “Las nuevas políticas urbanas y el derecho a la ciudad.” En *Derecho a la ciudad: Una evocación de las transformaciones urbanas en América Latina*, editado por Fernando Carrión, Manuel Dammert-Guardia, Jordi Borja, Julio Calderón y Coulomb, Lulle, Thierry René, 133–140. Lima: CLACSO; FLACSO Ecuador, 2019.

Ardila, Rubén. 2003. “Calidad de Vida: Una Definición Integradora.” *Revista Latinoamericana de Psicología* 35 (2): 161-164. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=80535203>.

Yañez-Pagans, Patricia, Daniel Martínez, Oscar Mitnik, Lynn Scholl, and Antonia Vazquez. 2018. “Sistemas de transporte urbano en América Latina y el Caribe: Lecciones y retos.” *BID Invest. Serie de Desarrollo a través del Sector Privado*, (Septiembre). <https://idbinvest.org/es/publicaciones/sistemas-de-trans>

Nuevas rutas en medio de viejos retos:

07

Análisis del comercio informal y el sistema de transporte público implementado el 2023 en la ciudad de Chinandega, Nicaragua

Alondra Nathaly Sandoval Rodríguez ¹³
asandovalrodrfl@flacso.edu.ec

RESUMEN

Las dinámicas cotidianas moldean la cultura, la economía y las transformaciones sociales. ¿Qué más cotidiano que el transporte público? Probablemente solo el comercio informal en la ciudad de Chinandega, Nicaragua. Este documento analiza el comercio informal y la implementación de un nuevo sistema de transporte, para entender su influencia en la calidad de vida de los habitantes en aspectos de movilidad y sostenibilidad, a través de una metodología cualitativa, por medio de una revisión documental y de fuentes secundarias.

Más allá de los beneficios económicos que ambas actividades tienen, su coexistencia sin regulaciones resalta la necesidad de una planificación que equilibre el crecimiento y la sostenibilidad ambiental para el beneficio de los habitantes. Dentro de los aspectos relevantes se destacan las raíces históricas y los factores socioeconómicos que lo impulsan. Además, se revisan las consecuencias ambientales y sociales de la congestión vehicular. Ante la falta de regulación se subraya la importancia de una intervención estratégica que considere a los actores sociales y sus características propias, mediante planes integrales que prioricen el bienestar social y ayuden a mitigar las afectaciones a los habitantes del centro urbano de la ciudad.

Palabras claves: transporte, comercio, informalidad, planificación, actores.

ABSTRACT

Everyday dynamics shape culture, economy, and social transformations. Few activities are as central to daily life as public transportation and informal commerce, especially in Chinandega, Nicaragua. This study examines the relationship between informal commerce and the implementation of a new transportation system, analyzing their combined impact on the quality of life of residents, particularly in terms of mobility and sustainability. Using a qualitative methodology, supported by documentary reviews and secondary sources, the research highlights the historical roots and socioeconomic factors driving these phenomena. While both activities offer economic benefits, their unregulated coexistence underscores the urgent need for balanced planning that promotes sustainable growth and addresses environmental concerns. The findings point to the necessity of strategic interventions tailored to the unique characteristics of social actors, emphasizing the importance of comprehensive plans that prioritize social well-being and mitigate the negative effects on urban centers.

Keywords: transport, commerce, informality, planning, actors.

Introducción

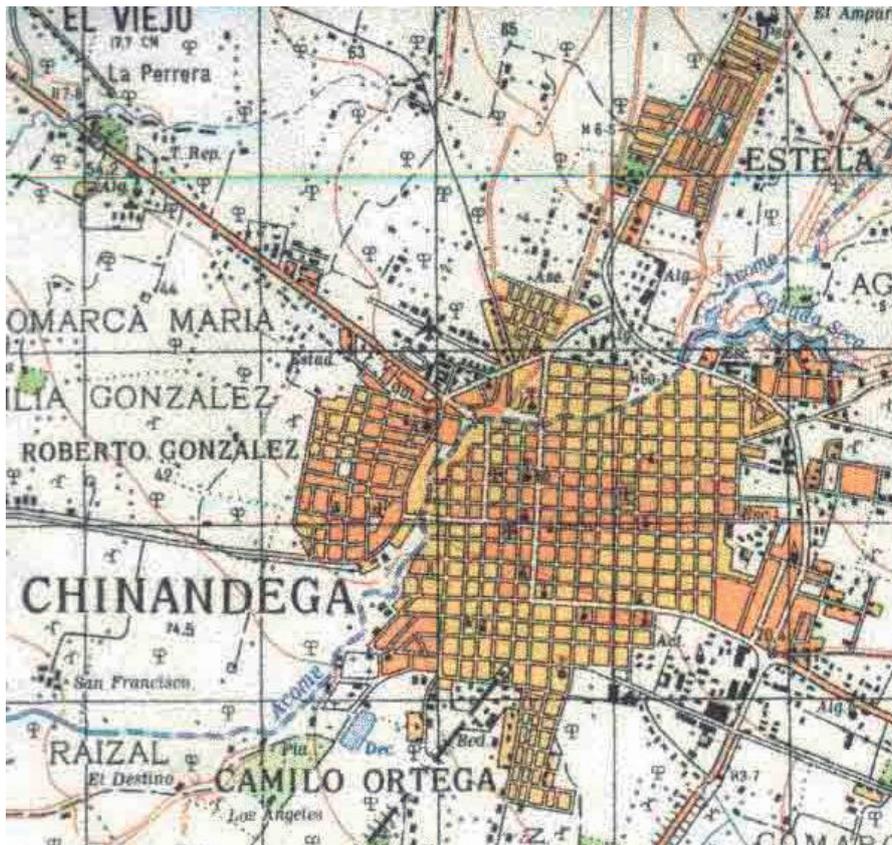
Es necesario concebir el comercio informal y el transporte público como dos pilares de la economía urbana. El caso de estudio es la ciudad de Chinandega en la República de Nicaragua. Mediante una metodología cualitativa, centrada en la recopilación de fuentes secundarias y revisión documental, con el objetivo de examinar cómo la expansión descontrolada del comercio y la implementación de un nuevo sistema de transporte público afecta el flujo vehicular y la movilidad provocando repercusiones en la calidad de vida de los habitantes del centro urbano.

El transporte público y su accesibilidad en América Latina ha sido un tema debatido históricamente. Para comprender las afectaciones de movilidad en el centro urbano, por el crecimiento del comercio informal desregulado, primero debe conocerse el contexto de la ciudad. Proveniente de la palabra náhuatl Chinatlan, que significa cercado por caña, es un departamento con 13 municipios, su cabecera, a la que se hará referencia en el presente, es homónimo al nombre del departamento.

El análisis de la problemática se encuentra dividido en los siguientes acápite: dinámicas transformadoras, un primer vistazo a la ciudad de Chinandega, se realiza una contextualización sobre que significa en cifras la ciudad. Posteriormente se analiza el comercio informal en Nicaragua desde el contexto histórico, que hace una revisión de la obra literaria más antigua del país producida por un comerciante informal para comprender la trascendencia histórica y social del fenómeno en esta ciudad. Rasgos del comercio informal urbano que es la caracterización del fenómeno y algunas particularidades ahondando en los detonantes de la proliferación comercial informal.

Entre la adaptabilidad y las necesidades de los usuarios del transporte público se inicia la conjunción de ambas dinámicas y las afectaciones. El papel del transporte en las dinámicas comerciales de la ciudad abordando como ambos elementos se entrelazan en la configuración de la vida de los habitantes del centro urbano y finalizando con los impactos del comercio informal en el transporte público y como estos dos elementos intervienen en la calidad de vida de las personas de ese sector.

Mapa 1: Map of Chinandega, Chinandega, Nicaragua



Fuente: Instituto Nicaraguense de Estudios Territoriales INETER

Dinámicas transformadoras, un primer vistazo a la ciudad de Chinandega

La enunciación de comercio informal (mencionado como C.I. en adelante) parte del concepto de trabajo informal definido por la Organización Internacional del trabajo, que refiere a trabajos no regulados por el estado o protegido por marcos legales y normativos (OIT 2013). La escuela estructuralista apunta a la percepción de la economía informal como el medio para abaratar costos de insumos o de mano de obra con la finalidad de conseguir competitividad (Chen 2012 citado por Marín, Carrillo y Torres 2020).

Entonces, entendemos que el comercio informal o de calles forma parte de las actividades determinadas como empleo informal. Con la finalidad de delimitar el área a la que se está llamando centro urbano se ha tomado como delimitación los mercados, el parque central y las principales instituciones del estado (INSS, INISER, INTUR, entre otras). Lo que conlleva a un área de estudio de 1,15 km².

Según los registros del Banco Central de Nicaragua (BCN 2023) el crecimiento del PIB del país en el año 2023 fue de 4.6% (0.8% más que el año anterior), lo que se ha visto reflejado en las principales ciudades. Ejemplo de ello es Chinandega que ha experimentado un desarrollo económico con base en el comercio, parte de este desarrollo es la implementación de un sistema de transporte público. Según la base de datos del Ministerio de Salud de Nicaragua (2024) el casco urbano del municipio tiene un total de 138, 362 habitantes de los cuales el 49.4% son hombres y el 50.6% mujeres, lo cual alude a una ciudad pequeña en cantidad de habitantes, en comparación a ciudades intermedias de otros países de la región. Con una extensión urbana de 4,822 km².

El censo de edificaciones realizado por el Banco Central de Nicaragua (BCN 2017) identificó 23,129 viviendas de un total de 27,293 edificaciones, este dato refiere a que en su mayoría las edificaciones en esta ciudad están destinadas a la vivienda. Sin embargo, el documento del Banco central de Nicaragua indica que hay un alto número de viviendas que tienen doble uso, albergando negocios.

Según el informe del BCN (2023), el comercio representa el 7.2% del PIB del país, por tanto, de forma analógica se entiende que el comercio juega un papel importante en el centro urbano de Chinandega ya que se da en tres mercados los cuales llevan por nombre, mercadito de Santa Ana, mercado el Bisne y Mercado Central, conocido popularmente como “Mercadón”. Generalmente en Latinoamérica, en ciudades intermedias se encuentran en las “aceras” y en algunas calles de forma ocasional.

El caso de Chinandega debe ser entendido como un lugar en el que convergen tanto la venta de las producciones de los demás municipios, como los productos que entran por el principal puerto comercial del país (Corinto). En esta ciudad la expansión desregulada ha llevado a tomarse hasta el 50% del ancho de las vías llegando a no permitir el paso de vehículos por muchas de estas vías y en otras dificultando el flujo de vehículos, como se puede observar en la siguiente imagen.

Foto 1. Calle del centro urbano con presencia de comercio informal



Fuente: Martínez, (2017)

Analizando el comercio informal en Nicaragua desde el contexto histórico

El comercio informal en el país es un tema mítico-literario según expone Alvarado (2024). La obra *el güegüense*, reconocida por la UNESCO como patrimonio oral e inmaterial de la humanidad en el año 2005 y “reconocida como obra fundacional de la literatura nicaragüense”, data de un comerciante, que recorre no solo el país sino el istmo centroamericano, que se desenvuelve como comerciante. La literatura menciona este fenómeno como un tema histórico, que data de la época colonial, por ello hablar de comercio informal en el país es un tema arraigado cultural e históricamente.

El C.I. es parte ineludible de la dinámica económica desde la creación de las normas en 1826, tanto tributarias como laborales y mercantiles. Hay historiadores que afirman que a pesar de que en la época colonial se buscaba ordenar y regular toda clase de actividad económica, permanecía el comercio desregulado como un modo de supervivencia y que infringía normas recurrentemente.

Es importante mencionar que las personas que desempeñan estas actividades se encuentran mayormente excluidos de los beneficios del Estado, también se encuentran expuestos a condiciones mínimas de salubridad (De Souza y Bustos 2017). Esta exposición se puede observar en los locales temporales, que los vendedores de la ciudad de Chinandega han creado, que no son estructuralmente estables. Además, ponen en riesgo su vida al ubicarlos sobre la vía pública.

Entre las personas que desempeñan el comercio informal se encuentran “artistas ambulantes, cartoneros, artesanos, feriantes, entre otros. Es de subrayar que dentro de este grupo de trabajadores informales existen aquellos que tienen permiso, es decir la autorización de la municipalidad” (De Souza y Bustos 2017, 63). Las relaciones que desarrollan las personas en medio del C.I. y las personas que se desempeñan en él, reciben remuneraciones por debajo de los mínimos establecidos y se exponen a los riesgos de la

intemperie. Dentro del C.I. según la OIT (2002), destaca la participación de las mujeres, ya que les permite disponer de sus reglas y tiempos para completar labores del hogar como cuidado de los hijos, atención a familiares que lo necesiten y alimentación de sus dependientes.

Foto 2. Calle del centro urbano de Chinandega con comercio informal



Fuente: FC Nicaragua (2023)

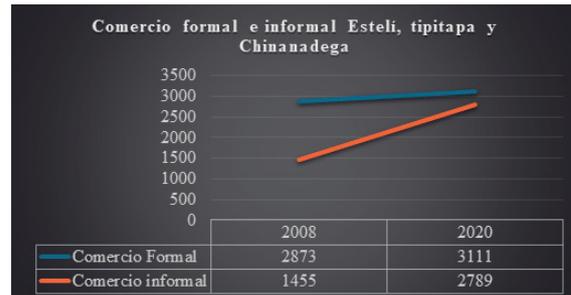
Un actor importante son los consumidores, que consiguen sus productos de manera práctica y a costos accesibles según sus capacidades adquisitivas y tienen la oportunidad de “regatear” los precios de los productos consiguiéndolos a precios más bajos que los establecidos por los vendedores, esto tiende a beneficiar a los pobladores que son consumidores y tienen menos recursos, abaratando el costo de productos que tienen calidad aceptable (Lara et al. 2020).

Rasgos y detonantes del comercio informal urbano

La principal característica del C.I. es la generación de ingresos, tanto para el gobierno municipal y empresas formales, puesto que muchos de ellos solicitan licencias, permisos o pagan peajes por acceder a espacios públicos para realizar sus ventas. La segunda característica tiene que ver con el medio que usan para su movilidad, que es el transporte público en forma bucle para su día a día. Según lo expuesto en el Estudio de Monitoreo de la Economía informal (IMEI 2014) un 84% de vendedores usan alquiler de almacenaje, servicios de entrega, transporte público, contratan cargadores y usan servicios sanitarios público.

En la siguiente gráfica se observa una comparativa del crecimiento informal frente al comercio formal, realizada con datos publicados por Ramírez, Esquivel y Cruz (2020). Se expone que desde el año 2008 hasta el año 2020 los negocios formales crecieron en 108% mientras que los informales crecieron en un 192%. La tercera característica sobresaliente en el comercio informal es que predominan familias con un capital bajo, manejando cantidades reducidas de mercancías (Lara et al. 2020).

Gráfico 1. Comparativa de Crecimiento informal frente al crecimiento formal



Fuente: Elaborado por el autor con base en Ramírez, Esquivel y Cruz (2020).

En la multiplicación del comercio informal influyen factores económicos, sociales y hasta culturales. Dentro de estos se ubica la falta de empleos en el sector formal y la baja escolaridad (Marín, Carrillo y Torres, 2020). De forma general se conoce que las empresas establecen niveles de instrucción (grados, posgrados entre otros). Por otro lado, puede que las oportunidades no se acoplen a las necesidades de las personas (horarios, distancias, remuneraciones).

Esto es notable en la ciudad de Chinandega ya que la baja escolaridad es proveniente de procesos históricos que incluyen guerras y ataques múltiples por la intervención estadounidense, a tal punto que previo a la Gran Cruzada Nacional de Alfabetización de 1980 el índice de analfabetismo era más del 52%. Para el año 2015 se registró un 82.78% de alfabetización en mujeres y 89.64% en hombres (Armas 1981), lo que demuestra que la escolaridad de Nicaragua es un tema relativamente joven que podría influir en el crecimiento informal por falta de formación técnica y profesional.

Desde el punto de vista cultural se ve una tendencia de un traspaso generacional, ya que se convierten en negocios familiares. Desde el aspecto económico la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico realizó un informe en el que expone que más de la mitad de los empleos en los países en desarrollo están en el sector informal (OCDE 2019). Esto es notable en la ciudad de Chinandega donde muchos jóvenes se ven en la tarea de iniciar a ayudar a sus padres para cubrir las necesidades del hogar, por ello inician a conocer el negocio familiar y a desempeñar acciones en él.

Dentro de las críticas generadas al comercio informal se encuentran la evasión de contribuciones, sin embargo, en su mayoría, los comerciantes informales deben aportar con impuestos ya establecidos por las municipalidades. Martínez, Silva y Juárez (2022) destacan que el dinamismo y evolución de la economía informal, así como su multifactorialidad, aportan a las etapas del crecimiento económico en la sociedad, pues el dinero circulante es lo que mantiene con vida el

mercado. Los estudios en las últimas dos décadas demuestran que existe correlación entre el crecimiento socioeconómico y la economía informal (Martínez, Silva y Juárez 2022).

Entre la adaptabilidad y las necesidades de los usuarios del transporte público

Se conoce que, a diferencia del transporte privado, los usuarios del transporte público deben tener adaptabilidad a los horarios y las rutas que el operador ofrezca. Generalmente los usuarios de este medio son trabajadores, personas de escasos recursos, estudiantes o personas que simplemente desean pasear por la ciudad (Félez 2021). En Nicaragua, en general, el transporte público urbano se encuentra subsidiado. Es por este motivo que presenta una de las tarifas más bajas de la región siendo de 2.5 córdobas (0.068\$) en la ciudad de Chinandega, por acuerdo con la cooperativa de transporte de Chinandega el costo para el usuario es de 0.16\$ o en su defecto 6 córdobas.

Previo al año 2023 existía un sistema de transporte antiguo en el municipio, éste no cumplía con los requerimientos para brindar seguridad y comodidad a sus usuarios. Como parte de los proyectos de restitución de derechos se implementaron unas 77 unidades de transporte nuevas, importadas desde Rusia (Bautista 2023). Esto forma parte de una articulación realizada por el gobierno de Nicaragua y las cooperativas de transportes, en este caso COTRANUCHI. RL (cooperativa de transportes unidos de Chinandega) a la que fueron entregadas 30 unidades y a COTRUCHI (cooperativa de transporte de Chinandega) 47 unidades. Esta articulación consta del financiamiento de las unidades para un pago de estas a plazo y además un subsidio diario de combustible.

Pero ¿conocemos que la planeación del transporte definirá los usuarios y su movilidad?, “Por ser un servicio público que incide en la calidad de vida de sus habitantes, en la justicia social, uso del suelo y la eficiencia económica, su planeación y gestión se recomienda que sea por la autoridad” (Cal y Cárdenas 2018, 608). Esto lleva a plantear que la mala planificación del transporte público genera aislamiento y segregación de las zonas que no son analizadas al momento del trazado de transporte.

El comercio informal y su localización tiene una estrecha relación con la captación de potenciales compradores. Por ello en medio de la búsqueda de compradores, los vendedores informales han optado por ubicarse en las calles acercándose a los buses y ofertando, muchas veces, sus productos dentro de ellos. El factor sobresaliente para optar por calles donde transcurre el transporte o dentro de él, es el aglomerado de personas que aumenta su posibilidad de vender (Santillán Andrade y Vallejo Vélez 2015).

Desde este punto de vista se entiende la existencia del derecho a la comodidad de los usuarios, los cuales en ocasiones sufren molestias por el bullicio o la desesperación que causan. Aunque es destacable que en su mayoría los usuarios del transporte suelen ser empáticos, ya que entienden que intentan ganarse la vida y alimentar a su familia (Félez 2021). Esto se refleja en Chinandega donde existe una sociedad amigable que ha desarrollado un espíritu de solidaridad por los procesos históricos que han vivido para su construcción y constitución como una de los centros económicos más importantes del país.

Entre ruedas y ventas los impactos del comercio informal en el transporte público

La aparición del comercio informal sobre las calles y dentro del transporte público, conlleva al fenómeno de congestión que generalmente es generado por vehículos, pero en ocasiones aparece por la presencia de un número alto de peatones en la vía (Cerquera Escobar 2007).

La congestión “habitualmente se entiende como la condición en que existen muchos vehículos circulando y cada uno de ellos avanza lenta e irregularmente” (Thomson y Bull 2001, 7). Otra definición en sentido más práctico es que “surge la congestión en condiciones en que la demanda se acerca a la capacidad de la infraestructura transitada y el tiempo de tránsito aumenta a un valor muy superior al que rige en condiciones de baja demanda” (Ortúzar y Willumsen 2011, 4). En Chinandega es común la congestión puesto que al encontrarse el comercio sobre las vías de transporte afecta el número de vendedores y compradores. Además, se trata de una ciudad en la que existe un medio de transporte informal conformado por triciclos, estos generalmente se encuentran detenidos en la vía en búsqueda de pasajeros. Lo que podría agregarse a los factores que influyen en el tráfico.

El congestionamiento que retarda el avance de los vehículos sobre la vía produce mayor consumo de combustible, por tanto mayor emisión de combustión. Esto disminuye la calidad de aire de la ciudad, poniendo en riesgo la salud de las personas que habitan en la zona y la de los vendedores mismos. En la actualidad no existen estudios que establezcan la calidad de aire de la ciudad. Sin embargo, se conoce que la calidad del aire disminuye en función de la aglomeración y el crecimiento del parque vehicular.

Por otro lado, tenemos motores encendidos que generan un enorme ruido en la zona, además de bocinas que demuestran el enojo y la desesperación de los conductores llevando contaminación acústica sumada al sonido constante a viva voz o por medio de altavoces de los vendedores.

Entonces, ¿La calidad de vida?

Si bien en el documento se expresa que la mejora en el sector transporte eleva la calidad de vida de los usuarios. ¿Qué sucede con el aire que respiran los comerciantes informales día a día?, ¿qué sucede con la congestión, el exceso de sonidos y la insalubridad por la aglomeración de comerciantes que no tienen espacios para evacuar los desechos?

¡Touché!, Dióxido de carbono, ruido y deterioro del paisaje urbano, sin duda alguna una combinación majestuosa con una connotación negativa. El transporte terrestre puede llegar a generar un alto contenido de metales pesados constituyéndose como uno de los más contaminantes del mundo. (Muñoz, Salcedo y Sotomayor 2021).

Pensando en las y los niños habitantes del centro urbano, cuánto aire contaminado consumen en un día, si existe una congestión de al menos tres horas al día. Cal menciona que al menos dos horas de máxima demanda en ciudades intermedias es aceptable para los niveles de servicio con los que se diseñan las vías, pero ¿la atmosfera pensará lo mismo?

Conocemos que los peatones que se exponen a estos gases en “puntos críticos” (paraderos y estaciones) genera un mayor impacto en su salud.

Luego del análisis nos planteamos algunas interrogantes importantes: ¿Qué vamos a sacrificar? ¿Se deben reubicar a los vendedores informales que forman parte de la cultura desde tiempos remotos?, ¿Debemos detener la implementación de nuevos sistemas de transporte o sacrificamos la salud de los vendedores y pobladores del centro urbano provocando una congestión permanente

Conclusiones

La excesiva concentración del comercio informal en espacios reducidos dentro de las ciudades provoca consecuencias desfavorables en el desarrollo socioeconómico y la calidad de vida. Esto además disminuye su capacidad de movilizarse con agilidad de un punto del centro urbano a otro, poniendo en tensión a los actores sociales que interactúan en este medio (Ebanks 1993).

El frágil equilibrio entre el comercio informal y el transporte público en la ciudad, conlleva a plantear que la informalidad comercial de las ciudades del país y en especial en Chinandega, tiene una raíz histórica, no es solamente una necesidad actual que surge de nuevas costumbres o ideas que las personas se han formado. Entonces, ¿a quiénes se debe de apartar, a la costumbre colonial o el nuevo sistema de transporte?

En una ciudad con vías simétricas y un sistema vial debidamente articulado, se configura un área que permite organizarlos de modo que ambos coexistan debidamente, puesto que están en constante dependencia. Si la ciudad tuviese un diseño menos simétrico en el que la determinación de áreas fuese más compleja quizá el tema de discusión sería el ¿cómo? y no el ¿por qué no?, ahora ¿por qué no encontrar el balance

si la ciudad presta las condiciones? “Por ser un servicio público que incide en la calidad de vida de sus habitantes, en la justicia social, uso del suelo y la eficiencia económica, su planeación y gestión se recomienda que sea por la autoridad” (Cal y Cárdenas 2018, 608).

La planificación de las vías a ser utilizadas debe considerar los aspectos propios de la ciudad, así como las características técnicas de las vías para poder acomodar 77 unidades de buses en intervalos de tiempo que eviten la congestión y que permitan el acceso equitativo de todas las zonas de la ciudad al transporte público. El flujo vehicular y movilidad, así como los aspectos económicos son solo mediciones, cualitativas o cuantitativas, un análisis correlacional puede generar datos de fluctuaciones, pero entender cómo afecta esto a los habitantes nos lleva a una mejor comprensión de la ciudad.

Referencias bibliográficas

- Alvarado Arévalo, María Elisa. 2024. “Los comerciantes informales de Nicaragua todavía tienen cajonería de oro, medias de seda, sombrero de casto, ... y los príncipes venden tinajas en los mercados...” Ernesto Cardenal”. Torreón Universitario <https://doi.org/10.5377/rtu.v1i1.19049>
- Anta Félez, José Luis. 2021. “Movilidad, sujeto y práctica social. Situación de una estación de autobuses”. *Disparidades. Revista de Antropología* 76, 1-14. <https://doi.org/10.3989/dra.2021.011>
- Arias Marín, Karla, Paul Carrillo Maldonado, y Jeaneth Torres Olmedo. 2020 “Análisis del sector informal y discusiones sobre la regulación del trabajo en plataformas digitales en el Ecuador”. , Documentos de Proyectos, Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)
- Armas, Luis. 1981. “La alfabetización en Nicaragua”. *Nueva Sociedad* 52, 85-102 https://static.nuso.org/media/articles/downloads/820_1.pdf
- BCN (Banco Central de Nicaragua). 2017. Cartografía digital y censo de edificaciones, Cabecera Municipal de Chinandega. Managua: BCN
- BCN (Banco Central de Nicaragua). 2023. Informe Anual 2023. Managua: BCN
- CAF (Banco de desarrollo de América Latina). 2011. Desarrollo urbano y movilidad en América Latina. Argentina: CAF
- Cal y Mayor, Rafael y James Cárdenas G. 2018. Ingeniería de tránsito, Fundamentos y aplicaciones. México: Alfaomega Grupo Editor, S.A. de C.V
- Calero Lara, Magali Gioconda, Laura Eugenia Tachong Alencastro, Luis Antonio Vite Manzo y Jessenia Estefanía Bravo Verduga. 2023 “Estudio de factores que influyen en el comercio informal y su impacto en la prefe-

- rencia del consumidor”. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades* 6, 1295-1314 <https://doi.org/10.56712/latam.v4i3.1151>
- Cerquera Escobar, Flor. 2007. *Capacidad y niveles de servicio de la Infraestructura vial*. Tunja: UPTC Colombia
- De Souza, Mónica Virginia, y Alexander Bustos. 2017. “El comercio informal de calle en las Comunas de Santiago y Concepción”. *Urbano* 20, 58-73. <https://doi.org/10.22320/07183607.2017.20.35.05>
- IMEI (Estudio de Monitoreo de la Economía Informal) 2014. *La fuerza laboral informal urbana: Vendedores y vendedoras ambulantes*. Lima: WIEGO
- INIDE (Instituto Nacional de Información de Desarrollo). 2012. *Dirección de estado sociedad demográficas, Estimaciones y Proyecciones de Población*. Managua: INIDE
- Lefebvre, Henri. 1976. *Espacio y política*. Barcelona: Península
- Martínez Prats, Germán, Francisca Silva Hernán y Aldo Alexis Juárez Domínguez. 2022. “Economía Informal: Descripción conceptual y mirada al contexto mexicano” *Telos Revista Científica Arbitrada* 24, 256-271. <https://doi.org/10.36390/telos242.04>
- Martínez, Saúl. 2017. “Caos frente a El Calvario en Chinandega”. *La prensa*, 2 de diciembre. <https://www.laprensani.com/2017/12/02/departamentales/2340598-caos-frente-calvario-chinandega>
- MINSA (Ministerio de Salud de Nicaragua). 2024. *Población por grupos quinquenales de edad*. Managua: MINSA
- OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico). 2019, *Perspectivas de empleo de la OCDE 2019: El futuro del trabajo*. Guanajuato: Universidad de Celaya A.C
- OIT (Organización Internacional del Trabajo). 2013. *Modelo de proyección de Empleo para Colombia*. Lima: OIT
- Ortúzar, Juan de Dios, Luis Willumsen. 2011. *Modelling transport*. Reino Unido: WILEY
- Ramírez, María Elena, María Eliette Esquivel y Jessica Lissette Cruz. 2020. “Análisis del crecimiento de los negocios informales en Nicaragua” *Revista Humanismo y Cambio Social*. Nicaragua: UNAN-Managua
- Santillán Andrade, Julián Rodolfo y Andrea Katherine Vallejo Vélez. 2015. “Servicios del transporte urbano y los derechos de los usuarios”, tesis de grado, Universidad Regional Autónoma de los Andes. <https://dspace.uniandes.edu.ec/handle/123456789/2392>
- Thomson, Ian y Alberto Bull. 2001. “La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales”. *Revista de*
- la CEPAL 76, (109-121). <https://digitallibrary.un.org/record/445797?ln=es&v=pdf>

Mujeres en movimiento:

08

Barreras y desafíos de movilidad urbana para las mujeres de Santa Rosa en el acceso a actividades laborales y de cuidado en la ciudad de Ambato. Ecuador

Karla Michelle Flores Silva ¹⁴
kfloressilvafl@flacso.edu.ec

RESUMEN

Este artículo, orientado por un enfoque de género en la movilidad urbana, analiza los desafíos que enfrentan las mujeres de la parroquia rural Santa Rosa en el sistema de transporte de Ambato. A través de entrevistas semiestructuradas, documentación de trayectorias de movilidad, análisis de tiempos y fuentes secundarias, se abordan temáticas como la configuración urbana, las actividades diarias de las mujeres y sus experiencias en el transporte público. La investigación demuestra cómo estas barreras limitan su acceso a oportunidades laborales remuneradas, profundizando las desigualdades de género en el contexto urbano de la ciudad.

Palabras clave: movilidad urbana, género, transporte público, acceso, desigualdad urbana.

ABSTRACT

This article, guided by a gender-focused approach to urban mobility, examines the challenges faced by women from the rural parish of Santa Rosa in the transportation system of Ambato. Through semi-structured interviews, documentation of mobility trajectories, time analysis, and secondary sources, it addresses themes such as urban configuration, women's daily activities, and their experiences with public transport. The research highlights how these barriers limit their access to paid employment opportunities, further deepening gender inequalities in the urban context of the city.

Key Words: urban mobility, gender, public transportation, access, urban inequality.

14 Arquitecta, estudiante de la Maestría de Estudios Urbanos de FLACSO Ecuador 2024-2026

Introducción

La fragmentación y desigualdad espacial en las ciudades genera áreas con distintos niveles de privilegio debido a la desconexión entre los espacios de producción y reproducción y la separación entre actividades cotidianas (Millares 1998). En el caso de Ambato, esta estructura se refleja en un centro urbano denso, que concentra comercios, empresas y centros administrativos, mientras que las áreas residenciales se ubican en la periferia. En este modelo de ciudad desigual y en expansión, la movilidad urbana se convierte en un elemento clave para la integración social, ya que permite el acceso a servicios y empleo (Millares 1998). Sin embargo, las oportunidades de desplazamiento no son iguales para todos; factores como el género y el nivel socioeconómico afectan significativamente los patrones de movilidad (Millares 1998).

A pesar del progreso hacia una mayor igualdad de género en la participación pública y privada (Jirón y Zunino 2017), la ciudad de Ambato aún presenta un espacio público diseñado con una visión predominantemente masculina. Esta perspectiva refuerza la división entre espacio y género, dificultando que las mujeres se integren plenamente en la vida laboral, ya que deben adaptarse a un entorno urbano que no considera sus necesidades de movilidad y seguridad (Noguera Fernández 2015).

En el contexto socioeconómico de Ambato, aunque en los hogares tanto el padre como la madre participan en la vida laboral, es común que la mujer asuma adicionalmente las labores de cuidado, generando una carga desigual (Noguera Fernández 2015). De las 150,732 mujeres mayores de 15 años en la fuerza de trabajo, 8,548 están desocupadas y 60,403 están fuera del mercado laboral, de las cuales 27,615 se dedican exclusivamente a quehaceres del hogar. En contraste, de los 135,097 hombres en el mismo rango de edad, solo 7,621 están desocupados y 36,457 fuera de la fuerza de trabajo, de los cuales apenas 2,186 realizan tareas domésticas (INEC 2022). Estos datos evidencian la brecha de género en la distribución de responsabilidades, las cuales en el caso de las mujeres son vistas como una desventaja en el mercado laboral (Noguera Fernández 2015). Esta desigualdad se profundiza en las mujeres de bajos ingresos quienes dependen del transporte público por la falta de vehículos privados, lo que prolonga sus tiempos de desplazamiento y restringe su acceso a oportunidades laborales, afectando su autonomía y desarrollo personal (Ulloa 2020).

La violencia y el acoso en el transporte público y las estaciones también limitan la movilidad de las mujeres en Ambato. Según datos del Datatón ciudadano, el 89.4% de las mujeres ha enfrentado situaciones incómodas relacionadas con el acoso sexual (Grupo FARO y GIZ 2021). Las paradas de autobús son puntos críticos de inseguridad ya que el 39% de las mujeres reporta sentirse insegura en estos espacios (Grupo FARO y GIZ 2021).

Como consecuencia, muchas optan por tomar rutas más largas hacia paradas que consideran más seguras, buscando condiciones de iluminación y mantenimiento adecuadas que reduzcan el riesgo (Ulloa 2020).

El sistema de transporte en Ambato agrava estas dificultades. Los tiempos de espera en paradas de autobuses en la ciudad oscilan entre 5 y 10 minutos, a los que se suma un tiempo considerable de recorrido (Páramo y Burbano Arroyo 2011). En las zonas rurales, la situación es más compleja, ya que en varios sectores no existen paradas cercanas, obligando a las mujeres a recorrer largas distancias a pie para acceder al transporte (Ulloa 2020).

La parroquia rural Santa Rosa de Ambato refleja esta situación de desconexión, cuenta únicamente con cuatro líneas de transporte público: Vía Flores (19), Vía Flores (20), Manuelita Sáenz y Atahualpa (GAD Parroquial Santa Rosa 2020), lo que limita el acceso a las zonas de producción. Por otro lado, la población económicamente activa femenina de esta parroquia es menor en comparación con la masculina, ya que muchas mujeres realizan actividades económicas no remuneradas fuera del mercado laboral formal (GLIVAD 2020). Estas actividades generan un patrón de movilidad no lineal, caracterizado por recorridos menos rígidos, más optativos, complejos y segmentados que responden a diversas responsabilidades cotidianas y no a un único destino de trabajo fijo (Guasch 1998).

A partir de la problemática presentada se plantea la siguiente hipótesis: las mujeres de la parroquia rural Santa Rosa enfrentan barreras significativas de movilidad urbana, limitando su acceso a empleo y labores de cuidado, lo que refuerza las desigualdades de género.

En este contexto se propone analizar ¿Cómo afecta la movilidad urbana, en las mujeres de la parroquia rural Santa Rosa, su acceso a actividades laborales y de cuidado en la zona urbana de Ambato?

La metodología de esta investigación adopta un enfoque cualitativo, complementado con el análisis de datos cuantitativos provenientes de fuentes secundarias. Para el componente cuantitativo, se utilizan datos del Datatón Ciudadano: percepción de los modos de transporte en Ambato (Grupo FARO y GIZ 2021), así como documentos oficiales proporcionados por la municipalidad de Ambato. En lo cualitativo, el estudio incluye entrevistas semiestructuradas a dos mujeres adultas que residen en la parroquia Santa Rosa y cuya principal forma de transporte es el autobús. Las entrevistas están basadas en el modelo de Ulloa (2020) quien empleó esta técnica para obtener información sobre la experiencia de las mujeres en su investigación.

El presente estudio aborda los ejes temáticos clave para comprender las barreras en la movilidad urbana que enfrentan las mujeres en la parroquia rural Santa Rosa. Este análisis com-

bina una sólida base teórica con datos empíricos y fuentes secundarias. Se examina cómo la configuración urbana afecta la conectividad y el acceso a oportunidades en la ciudad, enfocándose en las actividades cotidianas que requieren transporte público, las rutas utilizadas, los tiempos de desplazamiento y las experiencias vividas durante los trayectos.

Además, se mapean las rutas y paradas para identificar patrones y áreas críticas. Finalmente, se evalúa cómo estas barreras limitan el acceso a actividades laborales y de cuidado, destacando la necesidad de políticas inclusivas.

Configuración urbana y conectividad en Ambato

La movilidad urbana, entendida como el desplazamiento de las personas dentro de un entorno urbano, está influenciada por la forma en que se configura la ciudad. Esta organización determina cómo se distribuyen las actividades y cómo se accede a ellas dentro del espacio urbano (Alcántara 2010). En este contexto, la organización de una ciudad es el resultado de la sociedad misma, que se refleja en la conformación espacial y está estrechamente vinculada a condiciones socio-culturales como género, edad, clases sociales, lu-

gar de residencia, actividades laborales e incluso roles de género (Páramo y Burbano 2011). Dichas condiciones influyen en los procesos de movilidad urbana individuales y en la percepción de los espacios urbanos (Soto 2017).

En Ambato la fragmentación espacial es evidente. El casco urbano, conformado por nueve parroquias urbanas, concentra la mayor parte de las actividades comerciales y laborales, atrayendo a habitantes de las 18 parroquias rurales que deben desplazarse para acceder a oportunidades económicas (Gráfico 1). La parroquia rural Santa Rosa, situada en las inmediaciones del casco urbano, funciona como área de expansión poblacional (GAD Municipalidad de Ambato 2021; 2023).

Debido a esta proximidad sus residentes, se ven obligados a trasladarse regularmente al centro de la ciudad para trabajar o acceder a servicios. Este fenómeno de fragmentación espacial desempeña un papel crucial en cuanto a la organización desigual del espacio urbano. Esta desigualdad determina el acceso y conectividad entre diferentes áreas de la ciudad, dificultando el traslado hacia lugares de trabajo, estudio o servicios, lo que afecta directamente la movilidad de los ciudadanos (Millares 1998).

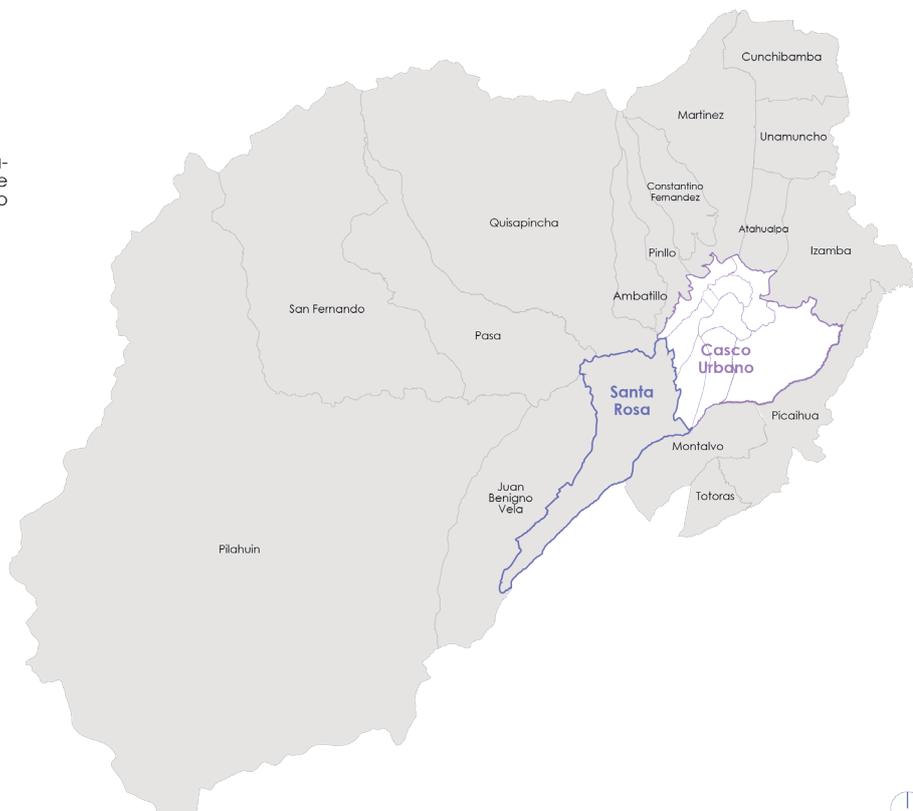
Gráfico 1: Configuración político - administrativa del Cantón Ambato

AMBATO

Mapa político administrativo del cantón Ambato

Ambato tiene 18 parroquias rurales y 9 parroquias urbanas que configuran su estructura político administrativa

- Parroquias Rurales
- Parroquias Urbanas
- Caso de estudio



Fuente: Elaborado por la autora

Mobilización y actividades de la vida cotidiana según el género

Históricamente, los roles asignados a hombres y mujeres han configurado los espacios urbanos de forma heterogénea (Jirón y Zunino 2017). Al hombre se le ha designado los espacios públicos, para las actividades productivas asociadas con la provisión económica, mientras que a la mujer se la ha relegado a un espacio privado, el hogar, para cumplir con las actividades reproductivas relacionadas con las labores de cuidado (Páramo y Burbano 2011). Así, los espacios públicos se han diseñado desde una perspectiva masculina, lo que ha limitado la participación de las mujeres (Páramo y Burbano 2011). Sin embargo, con los avances en la lucha por la equidad de género, este modelo ha empezado a cambiar de manera gradual.

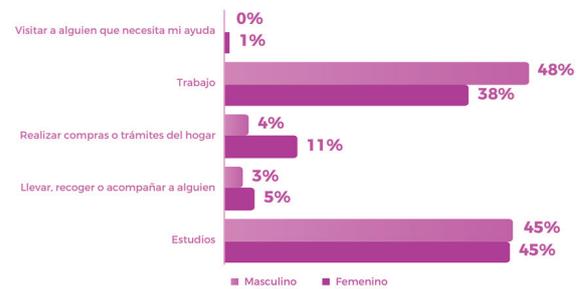
En la actualidad, el modelo familiar tradicional ha tenido un “reacomodo” natural, en el que las mujeres asumen nuevos roles dentro y fuera del hogar (Ardaya 2003). Además de las actividades reproductivas, se han incorporado al ámbito laboral. Sin embargo, su acceso al espacio público no implica una transformación hacia modelos universales con perspectiva neutral, sino que ellas deben adaptarse a espacios diseñados desde una visión parcial (Noguera Fernández 2015). Este cambio plantea grandes desafíos ya que combinar actividades productivas y reproductivas genera una doble jornada laboral en un entorno que no responde a sus necesidades (Gutiérrez y Reyes 2016).

De acuerdo con Gutiérrez y Reyes (2016), las actividades realizadas por hombres y mujeres en su día a día presentan diferencias tanto en los modos de desplazamiento como en las tareas que llevan a cabo. Por un lado, los hombres suelen movilizarse de su domicilio hacia su trabajo y viceversa, y en algunas ocasiones se dirigirán a realizar alguna actividad de ocio (Hermina 2021). En cambio, las mujeres realizan una variedad de actividades. Dentro de las tareas cotidianas productivas y reproductivas de la mujer se encuentran: dirigirse hacia su puesto de trabajo; llevar y recoger a los hijos del colegio; dirigirse a sesiones de padres de familia; acompañar a los hijos a actividades extracurriculares o médicas; asistir a padres o familiares que se encuentren en condiciones de discapacidad o enfermedad; acudir al mercado para comprar víveres para el hogar; realizar trámites (Ulloa 2020), entre otros.

En un Datatón Ciudadano realizado en la ciudad de Ambato en 2021 con el objetivo de conocer la percepción del transporte, se encuestaron a 1.041 personas, de las cuales el 51,44% pertenecen al género femenino (Grupo FARO y GIZ 2021). Los resultados evidencian que, en su mayoría, las mujeres asumen las actividades reproductivas (Gráfico 2). Estas actividades incluyen, por ejemplo, la realización de compras para el hogar, donde las mujeres triplican la participación de los hombres. Asimismo, es más común

que las mujeres se encarguen de llevar o recoger a alguien, así como de realizar visitas a personas que necesitan ayuda. En consecuencia, el género femenino suele hacer paradas intermedias (Grupo FARO y GIZ 2021). En contraste, el género masculino destina un 48% de sus desplazamientos principalmente a actividades laborales y en general no suelen hacer paradas intermedias (Grupo FARO y GIZ 2021). Esto sugiere que la movilización del hombre puede considerarse lineal, a diferencia de la mujer, que es poligonal. Dicha característica dificulta su movilidad en la urbe, ya que tanto las actividades laborales como las de cuidado demandan tiempo y espacios específicos, lo que incrementa los desplazamientos y su complejidad.

Gráfico 2. Actividad que demandaba mayor tiempo de movilización al día según género.

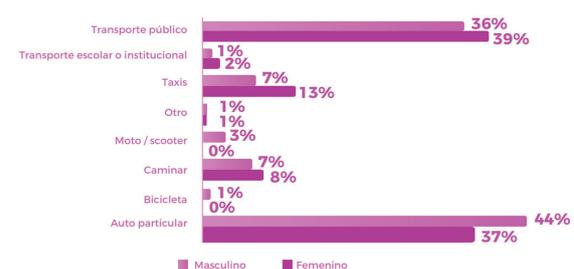


Fuente: Grupo Faro 2021

Desde Santa Rosa al casco urbano de Ambato

Para llevar a cabo las actividades cotidianas mencionadas es necesario recurrir al transporte para acceder a los servicios y puestos de trabajo, debido a las considerables distancias, ya sea mediante transporte público o vehículo particular. Llaráz (2006) afirma que el acceso a los medios de transporte es desigual, destacando que la movilidad de la mujer se caracteriza por el uso habitual del transporte público. Conforme al estudio de transporte realizado en la ciudad de Ambato, las mujeres tienen menor acceso a vehículos privados (37%) en comparación con los hombres (44%) (Gráfico 3) (Grupo FARO y GIZ 2021). Esto limita sus opciones de movilización, dejando el transporte público como una de las pocas alternativas disponibles, y para distancias relativamente cortas pueden optar por caminar.

Gráfico 3. Medio de transporte utilizado en la actividad que demanda mayor tiempo de movilización al día por género

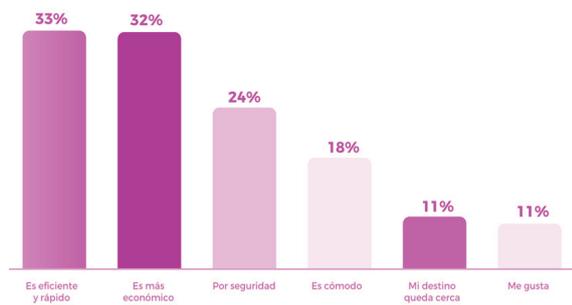


Fuente: Grupo Faro (2021)

En Ambato, el transporte público se compone principalmente de taxis y autobuses. Según el Datatón realizado en la misma ciudad, el 32% de los encuestados optan por este modo de transporte debido a su menor costo (Gráfico 4) (Grupo FARO y GIZ 2021), siendo el autobús la opción más económica, con un valor de \$0,30 (El Universo 2023).

Cuando las distancias son cortas, yo camino, pero si no se puede, cojo taxi a la parada del bus desde donde esté. No podría coger taxi desde Santa Rosa al centro, por ejemplo, porque me costaría mucho, e ir caminando sería imposible por la distancia. Mi única opción es el bus (entrevista a Fanny, Ambato, 2 de diciembre de 2024).

Gráfico 4. Preferencia de uso del modo de transporte



Fuente: Grupo Faro (2021)

Líneas y frecuencia del transporte público en Santa Rosa

En Santa Rosa existen cuatro líneas de buses que prestan servicio de transporte a los pobladores de la parroquia: Vía Flores (19), Vía Flores (20), Manuelita Sáenz y Atahualpa (GAD Parroquial Santa Rosa 2020) (Gráfico 5). Sin embargo, sus rutas son similares y únicamente transitan por la vía principal de Santa Rosa. En la aplicación de Líneas de buses ArcGIS Online se observa que en la parroquia Santa Rosa existen 27 paradas de autobús, de las cuales 24 se encuentran ubicadas en la vía principal García Moreno y apenas 3 se encuentran en vecindarios periféricos (GADMA 2024). Es importante considerar que Santa Rosa presenta un desarrollo urbano horizontal en su cabecera parroquial, concentrado principalmente en torno a su eje vial principal. Como resultado, la mayoría de las viviendas se encuentran en calles secundarias, lo que obliga a los habitantes de la parroquia, que no disponen de vehículos particulares, en su mayoría mujeres, a recorrer largas distancias hasta las paradas de transporte público, como autobuses o taxis.

Gráfico 5. Líneas de Bus que conectan Santa Rosa con el casco urbano de Ambato

LÍNEAS DE BUS

Conexión de la parroquia Santa Rosa con el Casco Urbano de Ambato

4 Líneas prestan el servicio de transporte público:

1. Línea 19: Vía Flores

Bus Urbano

Ruta: Izamba – Santa Rosa – Carmelitas - Juan Benigno Vela

2. Línea 20: Vía Flores

Bus Urbano

Ruta: Izamba - Santa Rosa - Juan Benigno Vela

3. Manuelita Saenz

Bus interparroquial

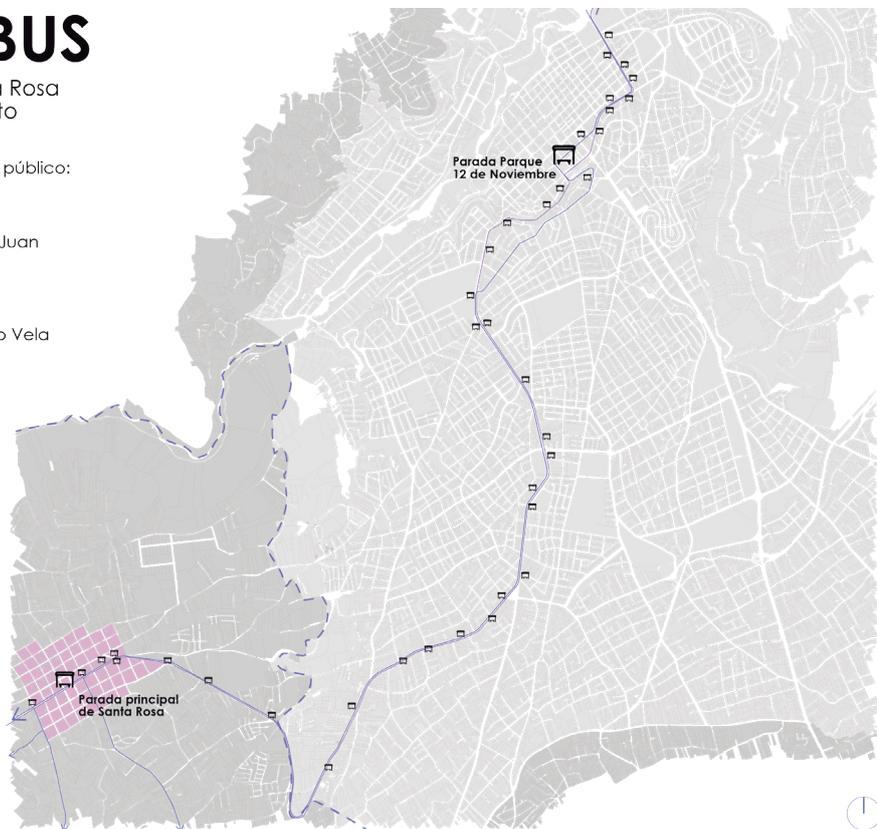
Ruta: Plaza Pachano - Policía - Huachi Chico - Santa Rosa - Bellavista El Rosario - Las Lajas - El Quinche hasta Undina - San Francisco de Tisaleo

4. Atahualpa

Bus interparroquial

Ruta: Plaza Pachano - Santa Rosa - Santa Marianita - Yacu loma - Apatug San Pablo - Toallo Misquilli - Angahuana - Amaleto Bajo hasta Angahuana Amaleto Alto

- Ruta Regreso Línea 19 y 20
- Ruta Ida Línea 19 y 20
- Paradas de Bus
- Casco Urbano
- Parroquias Rurales
- Cabecera Parroquial
- Caso de estudio



Fuente: Elaborado por la autora con base en datos de la aplicación de líneas de buses ArcGIS Online de la Municipalidad de Ambato (GADMA 2024).

Además, otra cuestión en las zonas rurales es que, debido a las actividades agrícolas y comerciales, se requiere transporte desde aproximadamente las 5 a.m. para poder vender sus productos (Fundación Ciudad Humana 2022). Sin embargo, en parroquias como Santa Rosa, los buses comienzan a circular a partir de las 6 a.m. Además, la duración del recorrido es considerable, por ejemplo, la línea Vía Flores desde Santa Rosa tarda aproximadamente 35 minutos en llegar al centro de la ciudad (Rivera et al. 2017). El desplazamiento se prolonga si se considera el tiempo de caminata hasta las paradas y la espera en ellas. “Me siento impaciente, enojada por esperar tanto en las paradas” (entrevista a Fanny, Ambato, 2 de diciembre de 2024). Este tiempo resulta significativo, al no ser un fin en sí mismo, sino una herramienta para permitir la realización de las actividades diarias de las personas.

A continuación, se presentan dos tablas que enlistan el tipo de actividad realizada por las mujeres entre-

Tabla 1. Actividades cotidianas de Paulina y el tiempo que le toma sus recorridos.

Actividad	Trabajo	Compras	Acompañar a su madre al cantón Tisaleo
Recorrido	Ida y vuelta (misma ruta)	Ida y vuelta (misma ruta)	Ida y vuelta (misma ruta)
Ruta	Santa Rosa – Sector de la Víctor Hugo	Santa Rosa – Centro de Ambato	Santa Rosa – Cantón Tisaleo
Líneas de bus toda la ruta	1 línea	1 línea	1 línea
Nombre de la(s) línea(s)	Vía Flores	Vía Flores	Bus Interparroquial Manuela Sáenz
Caminata total hacia las paradas (minutos)	15	15	5
Tiempo de espera total en las paradas (minutos)	5	5 – 10	60
Tiempo total recorrido en el(los) bus(es) (minutos)	15	40	40
Tiempo total (minutos)	35	60 – 65	105

Fuente: Elaborado por la autora con información de las entrevistas.

Gráfico 6. Recorridos de las actividades cotidianas de Paulina.

RECORRIDOS

Actividades cotidianas
Ida y Vuelta

Entrevistada 2



- Datos:**
- Soltera
 - 47 años
 - Ama de casa
 - Trabajo Informal
 - Reside hace 8 años en Santa Rosa

Ruta 1: Trabajo

1 línea de bus
Desde Santa Rosa al Sector de la Víctor Hugo
35 minutos de recorrido

Ruta 2: Casa de su madre

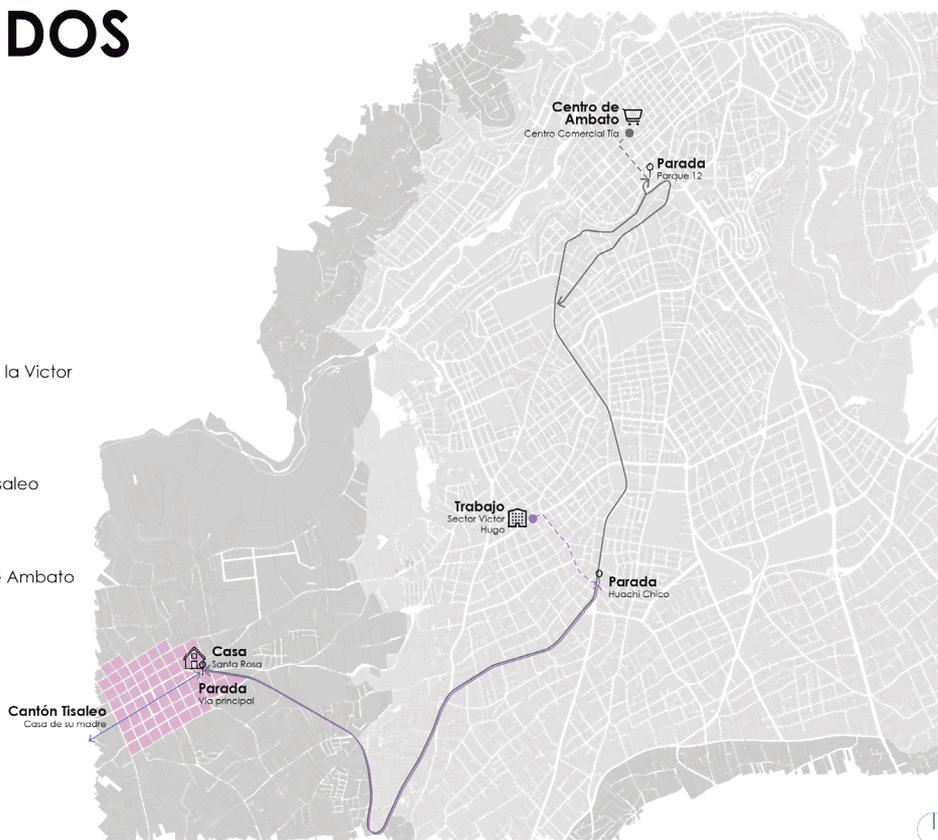
1 línea de bus
Desde Santa Rosa al cantón Tisaleo
105 minutos de recorrido

Ruta 3: Compras

1 línea de bus
Desde Santa Rosa al centro de Ambato
60 - 65 minutos de recorrido

- ↔ Ruta 1 en bus - Ida y Vuelta
- ↔ Ruta 1 a pie - Ida y Vuelta
- ↔ Ruta 2 en bus - Ida y Vuelta
- ↔ Ruta 3 en bus - Ida y Vuelta
- ↔ Ruta 3 a pie - Ida y Vuelta

- ♀ Paradas de Bus
- Casco Urbano
- Parroquias Rurales
- Cabecera Parroquial



Fuente: Elaborado por la autora con información de las entrevistas.

vistadas, el recorrido, las líneas de bus que toman, el tiempo que les toma caminar hacia las paradas, el tiempo total de espera, el tiempo en el bus y el tiempo total de viaje. Además, se presentan dos gráficos que complementan el análisis de las actividades y los desplazamientos de las mujeres entrevistadas, son mapas que muestran las rutas de transporte público utilizadas, las paradas disponibles y los principales lugares donde realizan sus actividades diarias, como mercados, lugares de trabajo y puntos de cuidado. Los mapas permiten identificar patrones de movilidad, distancias recorridas y zonas con mayores limitaciones de conectividad, proporcionando un panorama más claro de las condiciones de movilidad en la parroquia de Santa Rosa.

Tabla 2. Actividades cotidianas de Fanny y el tiempo que le toma sus recorridos.

Actividades cotidianas	Trabajo	Acompañar a su madre al médico y a ir de compras	Acompañar a su madre a rehabilitación
Recorrido	Ida y vuelta (misma ruta)	Ida y vuelta (misma ruta)	Ida y vuelta (misma ruta)
Ruta	Santa Rosa – Universidad Técnica de Ambato	Santa Rosa – Centro de Ambato	Santa Rosa – Cantón Baños
Líneas de bus toda la ruta	1 línea	1 línea	4 líneas
Nombre de la(s) línea(s)	Vía Flores	Vía Flores	Bus Urbano Vía Flores – Bus Urbano Tungurahua – Bus intercantonal Cooperativa Baños – Bus Urbano Baños
Caminata total hacia las paradas (minutos)	10	20	20
Tiempo de espera total en las paradas (minutos)	5 – 10	5 – 10	15
Tiempo total recorrido en el(los) bus(es) (minutos)	20 – 25	30 – 35	100
Tiempo total (minutos)	35 – 45	55 – 65	135

Fuente: Elaborado por la autora con información de las entrevistas.

Gráfico 7. Recorridos de las actividades cotidianas de Fanny.

RECORRIDOS

Actividades cotidianas
Ida y Vuelta

Entrevistada 1



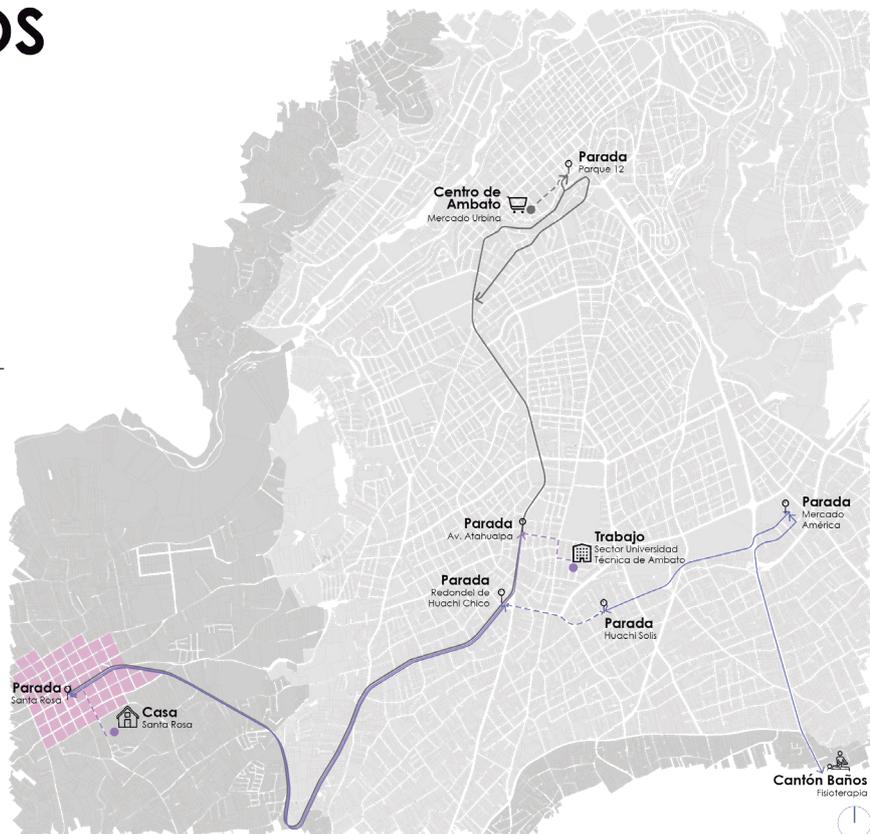
- Datos:**
- Madre Soltera
 - 42 años
 - Ama de casa
 - Trabajo Informal
 - Reside hace 10 años en Santa Rosa

Ruta 1: Trabajo
1 línea de bus
Desde Santa Rosa al Sector de la Universidad Técnica de Ambato
30 - 35 minutos de recorrido

Ruta 2: Fisioterapia de su madre
4 líneas de bus
Desde Santa Rosa al cantón Baños
135 minutos de recorrido

Ruta 3: Compras
1 línea de bus
Desde Santa Rosa al centro de Ambato
55 - 65 minutos de recorrido

- ↔ Ruta 1 en bus - Ida y Vuelta
- Ruta 1 a pie - Ida y Vuelta
- ↔ Ruta 2 en bus - Ida y Vuelta
- Ruta 2 a pie - Ida y Vuelta
- ↔ Ruta 3 en bus - Ida y vuelta
- Ruta 3 a pie - Ida y vuelta
- ♀ Paradas de Bus
- Casco Urbano
- Parroquias Rurales
- Cabecera Parroquial



Fuente: Elaborado por la autora con información de las entrevistas.

Experiencias en los viajes cotidianos

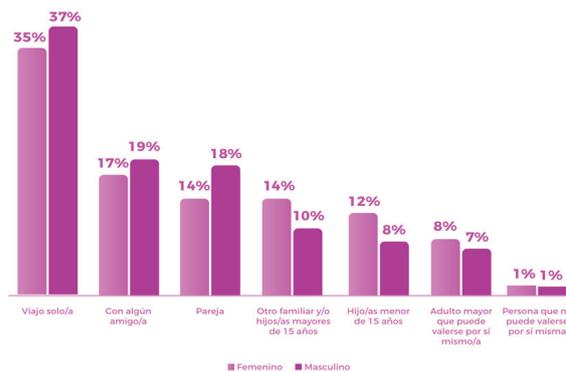
Las rutas de transporte utilizadas por las mujeres están profundamente condicionadas por las experiencias que enfrentan en diferentes puntos del trayecto, sea durante el viaje dentro del bus, en el camino hacia las paradas o mientras esperan en ellas. Estas barreras varían según diversos factores, como la hora del día, la congestión en horas pico, la iluminación y el estado físico de las paradas, así como las condiciones de seguridad en los caminos hacia sus hogares o destinos. Fanny, una de las entrevistadas, lo ilustra al mencionar: “Cuando llevo compras en el bus, cuando está medio vacío me siento, sino toca darse los modos para agarrar las fundas con una mano y con la otra agarrar el tubo del bus para no caerse” (entrevista, Ambato, 2 de diciembre de 2024). Estas experiencias influyen directamente en la percepción de seguridad y comodidad en cada etapa del recorrido destacando la importancia de considerar no solo la disponibilidad del transporte público, sino también la adecuación de las infraestructuras y las condiciones del entorno para garantizar una movilidad segura y eficiente.

• Las mujeres viajan con compañía

Grupo FARO y GIZ (2021) reveló que, en general, las mujeres tienden a viajar acompañadas con mayor frecuencia que los hombres. En particular, el 12% de las mujeres viajan con hijos, frente al 8% de los hombres. Además, el 8% de las mujeres viajan acompañadas de adultos mayores, en comparación con un porcentaje menor en los hombres (Grupo FARO y GIZ 2021). Este dato resalta nuevamente la falta de planificación adecuada para la movilización de las mujeres. Al verse en la obligación de desplazarse en transporte público acompañadas con bebés, niños o personas adultas, también, las cargas físicas adicionales, como maletas, bolsas u otros objetos, coloca a la mujer en una situación aún más desafiante para movilizarse.

Fanny, madre soltera que reside en Santa Rosa por más de 10 años, comenta: “generalmente los hombres no llevan compras, no llevan hijos, no tienen mayor problema en el transporte público, a excepción de los hombres adultos mayores” (entrevista, Ambato, 2 de diciembre de 2024). Además, hace hincapié en el comportamiento de otros usuarios del bus frente a estos grupos vulnerables que viajan en distintas condiciones, menciona que cuando viaja con su madre adulta mayor, las personas no le ceden el asiento, generalmente los jóvenes de colegio ven personas que están con bebés o personas adultas mayores y no les dan mayor importancia.

Gráfico 8. Compañía en el viaje



Fuente: Grupo Faro (2021)

• Percepciones en el recorrido

Otro desafío enfrentado por el género femenino es la inseguridad en sus desplazamientos. En teoría, el transporte público debería ser un espacio seguro, asequible, accesible y sostenible (ONU 2024). En la práctica esto no se cumple, aún queda un largo camino por recorrer para alcanzar dichos objetivos. El Datatón ambateño destaca que los lugares que generan mayor sensación de inseguridad entre los ciudadanos son principalmente las calles poco iluminadas durante la noche, así como los autobuses especialmente cuando están llenos y las paradas de autobuses. El 39% de las mujeres encuestadas aseguran sentirse inseguras en calles poco iluminadas, en comparación con solo el 23% de los hombres. En cuanto a las paradas de buses, también son las mujeres quienes se sienten más inseguras, con un 24%, frente al 16% de los hombres. Porcentajes similares se reflejan dentro del bus (Grupo FARO y GIZ 2021).

Las paradas ubicadas en el centro de Ambato son focos de conflictividad. En el periódico La Hora (2022) se señala que las paradas de autobuses como el parque 12 de noviembre, el mercado Modelo, el Terminal Terrestre de Ingahurco, son focos de inseguridad. Paulina, residente en Santa Rosa hace 5 años aproximadamente, menciona que “siempre hay que tener precaución en la parada del parque 12, es un poco peligroso” (entrevista, Ambato, 2 de diciembre de 2024), cuando se dirige al centro de la ciudad evita pararse en lugares del parque que perciba inseguros.

Para la mujer ambateña, los espacios públicos que generan mayor temor son aquellos relacionados con el transporte público y las estaciones de autobuses, debido a la delincuencia. Por eso, 80% de las encuestadas del Datatón ambateño califican al transporte público entre regular, malo y pésimo. Además de la inseguridad, el maltrato que reciben los usuarios agrava la problemática, Fanny relata: “los conductores de bus son groseros. No tienen paciencia y precaución con los adultos mayores. Cuando mi mami se quiere bajar ni siquiera frenan bien o no esperan que baje bien y ya empiezan a andar. Manejan como si llevaran ganado. Eso me da mucho coraje” (entrevista, Ambato, 2 de diciembre de 2024).

Foto 1. Paradas de buses en Santa Rosa



Foto de la autora

A esto se suma el acoso sexual que enfrentan en su día a día. La encuesta sobre la percepción del transporte revela las situaciones incómodas experimentadas en el transporte, especialmente relacionadas con el acoso sexual. El 45.5% de las mujeres han sido víctimas de acoso, como miradas, silbidos o comentarios inapropiados generalmente de extraños, en comparación con el 28% de los hombres. Además, muchas han sufrido acercamientos no consentidos, así como el comportamiento de personas que se tocan sus partes íntimas (Grupo FARO y GIZ 2021). Como medida de precaución, Paulina relata: “Si está alguna persona viéndome raro me voy a otra parte del bus, ya sea más atrás o más adelante” (entrevista, Ambato, 2 de diciembre de 2024). Estos datos sobre el acoso sexual a las mujeres son profundamente preocupantes, ya que representan uno de los obstáculos más complejos para garantizar que las mujeres se desplacen sintiéndose seguras en los espacios públicos.

Barreras de movilidad para mujeres en zonas rurales

Ahora bien, además de las cuestiones de género que influyen en la movilidad de las mujeres, también se ven afectadas por factores socioeconómicos. La ubicación de la residencia determinada por la situación económica desempeña un papel



crucial en la facilidad o dificultad de su desplazamiento. Por ejemplo, en la ciudad de Ambato, en cuyo centro se encuentran la mayoría de actividades laborales y de servicios, el avalúo de los lotes de terreno depende de su ubicación, tomando en cuenta que los terrenos más cercanos al centro de Ambato son más costosos, mientras que los más alejados son más asequibles. Por lo que, las mujeres pertenecientes a los estratos sociales bajos (C+ y C) suelen vivir en sectores alejados de la ciudad o en zonas rurales. Según la CEPAL el 46,6% de la población de los estratos bajos reside en zonas rurales (Marinho y Quiróz 2019). Por ejemplo, la parroquia de Santa Rosa, ubicada en el sur de la ciudad de Ambato, conformada por 30 barrios y 9 comunidades situadas en su mayoría en la zona rural, distantes a la ciudad (GAD Parroquial Santa Rosa 2020). Dado que es una localidad rural, se evidencia un mayor uso de transporte público para su movilización, así como la caminata cuando se trata de distancias cortas.

Para las personas que se desplazan caminando no hay aceras, por lo que circulan al costado de las vías, exponiéndose a riesgos (GAD Parroquial Santa Rosa 2020). Esto es más peligroso para las mujeres que llevan consigo a sus hijos o a adultos mayores bajo su cuidado, quienes son más vulnerables a los peligros derivados de caminar por la orilla de la carretera.

A modo de cierre: impacto en el desarrollo y autonomía económica de las mujeres

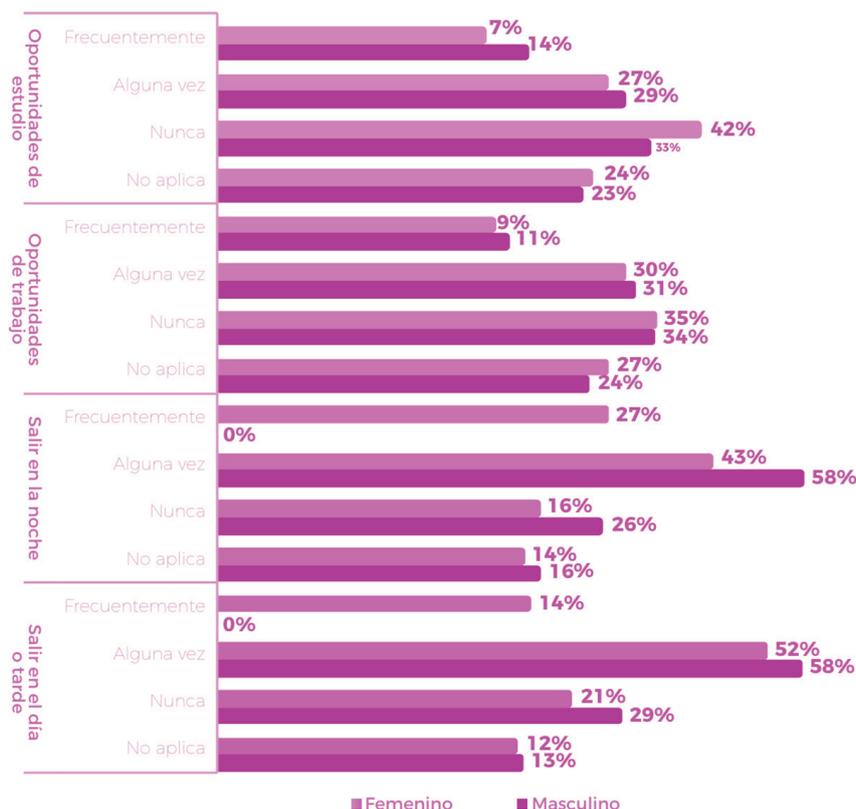
Como se ha evidenciado a lo largo de este estudio, los procesos de movilidad urbana son complejos y heterogéneos, condicionados por factores socioeconómicos, de configuración urbana, género, infraestructura y seguridad. En el caso de las mujeres de la parroquia Rural Santa Rosa, estas condiciones afectan directamente su acceso a oportunidades laborales y de cuidado, profundizando las desigualdades de género. La falta de medios de transporte adecuados, la inseguridad en el camino, las largas distancias y la carga de labores reproductivas no remuneradas dificultan conseguir un trabajo que se adapte a estas circunstancias (Martínez et al. 2018), en consecuencia, se genera dependencia económica y se restringe su desarrollo personal.

La brecha de género en la participación laboral se evidencia en los datos de la OIT (2018), que indican que solo el 49% de las mujeres está inmersa en la vida laboral, en contraste con el 70% de los hombres que participan en ella. Estos datos no distan de la realidad de Santa Rosa, a pesar de haber una mayor población femenina con 54%, son los hombres quienes tienen una mayoría significativa en la población económicamente activa con un 70% (GAD Parroquial Santa Rosa 2020).

Las entrevistas realizadas revelan cómo estas barreras influyen en las decisiones laborales. Fanny, por ejemplo, menciona: “Si me ofrecieran un trabajo en el que para llegar debo tomar más de una línea de bus, la decisión para tomarlo o no dependería del horario. Suponiendo que entro a las 7 a.m., no llegaría porque, por más que madrugue, tendría que coger más de un bus y no me alcanzaría el tiempo” (entrevista, Ambato, 2 de diciembre de 2024). Paulina complementa esta idea al señalar: “La calidad del servicio de buses y las otras cosas que enfrentamos las mujeres en el transporte público, sí afectarían para conseguir trabajo. Por ejemplo, si tienes que coger dos o más buses para llegar al trabajo, implicaría más gasto de pasajes y tiempo, y lo mejor en ese caso sería no aceptarlo” (entrevista, Ambato, 2 de diciembre de 2024).

Estas experiencias individuales reflejan una problemática estructural que también se confirma en los resultados del Datatón Ciudadano, según el cual un 30% de las mujeres ha rechazado oportunidades laborales debido a dificultades relacionadas con la movilidad, incluyendo costo, distancia, disponibilidad de transporte y percepción de seguridad (Gráfico 3.1) (Grupo Faro 2021). Esta situación no solo limita la autonomía económica de las mujeres, sino que también las obliga a adaptarse a un entorno urbano que no responde a sus necesidades ni reconoce la multiplicidad de roles que desempeñan.

Gráfico 3.1. Actividades rechazadas por dificultad para ir o regresar (costo, distancia, disponibilidad de medios de transporte, seguridad) por género.



Fuente: Grupo Faro (2021)

Además, el aumento de la violencia y el acoso en los espacios públicos agrava significativamente esta problemática. La inseguridad en las paradas de autobús y en los trayectos genera temor y restringe aún más la capacidad de las mujeres para desplazarse, lo que impacta negativamente en su calidad de vida y su acceso a las esferas pública y laboral.

Por lo tanto, es fundamental que las políticas públicas aborden estas desigualdades de manera integral. Es necesario garantizar una movilidad segura, accesible y equitativa, con transporte público que responda a las necesidades de las mujeres, infraestructuras adecuadas y medidas efectivas para combatir la violencia en los espacios públicos. Solo mediante estos cambios será posible fomentar una verdadera inclusión de las mujeres en la vida urbana, promoviendo su desarrollo personal, laboral y social (Martínez et al. 2018).

Referencias Bibliográficas:

- Alcántara, Eduardo. 2010. "Análisis de la movilidad urbana Espacio, medio ambiente y equidad". CAF, septiembre, 1-200.
- Ardaya, Gloria. 2003. "Antología Ciudadanía e identidad". FLACSO, 143-60.
- Fundación Ciudad Humana. 2022. "PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE". GAD Ambato.
- GAD Municipalidad de Ambato. 2021. Plan de Uso y Gestión de Suelo PUGS Ambato 2023. Ecuador. https://gobiernoabierto.ambato.gob.ec/wp-content/uploads/2023/10/02_Componente-Urbanistico.pdf.
- GAD Municipalidad de Ambato. 2023. Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Ambato 2050. Ecuador. <https://ambato.gob.ec/>.
- GAD Parroquial Santa Rosa. 2020. "PDOT Santa Rosa".
- GADMA. 2024. "Línea de buses urbanos Ambato".
- GLIVAD. 2020. "Plan de desarrollo y ordenamiento territorial". Ambato, Ecuador. https://drive.google.com/file/d/1yUTbZZBayX_vBEtt_Mzin0tLcYduYrFx/view?usp=sharing.
- Grupo FARO y GIZ. 2021. "Datatón Ciudadano: percepción de los modos de transporte en Ambato". Grupo FARO, 1-52.
- Guasch, Carme Miralles. 1998. "La Movilidad de Las Mujeres En La Ciudad. Un Análisis Desde La Ecología Urbana". *Ecología Política* 15:123-30. <http://www.jstor.org/stable/20742969>.
- Gutiérrez, Inés, y Malena Reyes. 2016. "Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires". *Dossier revista de transporte y territorio*.
- Hermína, Carla. 2021. "LA MOVILIDAD DEL CUIDADO". *Voces Azuayas*.
- Hora, La. 2022. "Las paradas de buses son puntos conflictivos de delitos en Ambato", octubre.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC). 2022. "VIII Censo Nacional de Población y VII de Vivienda". 2022. <https://www.censoecuador.gob.ec/resultados-censo/#resultados>.
- Jirón, Paola, y Dhan Zunino. 2017. "Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas". *Revista Transporte y Territorio* 16:1-8. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333051591001>.
- Llaráz, Imanol. 2006. "Movilidad sostenible y equidad de género". *Dialnet*, 61-66.
- Marinho, Maria, y Verónica Quiróz. 2019. "Plan de uso y gestión de suelo PUGS Cantón Ambato". CEPAL.
- Martínez, Daniela, Oscar Mitnik, Edgar Salgado, Lynn Scholl, y Patricia Yañez-Pagans. 2018. "Connecting to Economic Opportunity. The Role of Public Transport in Promoting Women's Employment in Lima". *Inter-American Development Bank*, diciembre. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.18235/0001528>.
- Millares, Carme. 1998. "La movilidad de las mujeres en la ciudad, un análisis desde la Ecología urbana". *Ecología Política*, 123-30.
- Noguera Fernández, Albert. 2015. "Los feminismos y la división espacio-género". <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5346956>.
- OIT. 2018. "La brecha de género en el empleo: ¿qué frena el avance de la mujer?".
- ONU. 2024. "ONU propone sistemas de transporte sostenibles". Naciones Unidas.
- Páramo, Pablo, y Andrea Burbano Arroyo. 2011. "Género y espacialidad: análisis de factores que condicionan la equidad en el espacio público urbano". *Universitas Psychologica* 10 10 (1): 61-70. <https://doi.org/https://doi.org/10.11144/Javeriana.upsy10-1.geaf>.
- Rivera, Pilar, Fernando Mayorga, Tatiana Vaya, y Licett Freire. 2017. "El sistema de transporte público en el cantón Ambato. Frecuencias, productividad y velocidad".
- Soto, Paula. 2017. "Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México". *Revista Transporte y Territorio*, 1-20.
- Ulloa, Karla. 2020a. "Atravesando la ciudad en transporte público". Cuenca: Universidad del Azuay. <https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/9932/1/15562.pdf>.
- Universo, El. 2023. "Tarifa de pasaje urbano y rural se mantiene en \$ 0,30 en Ambato por decisión del Concejo Municipal". *El Universo*

Desigualdad en movimiento: Limitación de la infraestructura de transporte público

Impacto en la calidad de vida de los habitantes del barrio Bolaños en Quito.
Ecuador

Daniela Belén Luna Narváez ¹⁵
dlunanarvaezfl@flacso.edu.ec

RESUMEN

La falta de transporte público en barrios periféricos como Bolaños, en Quito, representa una grave barrera para la movilidad y, en consecuencia, la calidad de vida, pues se genera una desconexión física y social, donde los habitantes deben enfrentar distintos obstáculos para acceder a servicios esenciales y oportunidades de desarrollo, exacerbando la desigualdad urbana. Este estudio revela como el transporte público, derecho fundamental en cualquier ciudad, se ha convertido en un lujo inaccesible durante varias décadas, ampliando la brecha entre los sectores más vulnerables y el hipercentro de la ciudad. El barrio Bolaños, entonces, no es solo un lugar desconectado, también es el reflejo de una ciudad que ha olvidado sus periferias. Este análisis llama a repensar la planificación urbana con un enfoque humano y sostenible que devuelva dignidad y movilidad a sus habitantes, pues es importante contar con herramientas infraestructurales que ayuden a reducir desigualdades y garanticen el acceso a oportunidades de desarrollo equitativas.

Palabras clave: Transporte público, exclusión, movilidad, acceso, barrio Bolaños.

ABSTRACT

The lack of public transport in peripheral neighbourhoods such as Bolaños, in Quito, represents a serious barrier to mobility and, consequently, to quality of life, as it generates a physical and social disconnection, where inhabitants must face different obstacles to access essential services and development opportunities, exacerbating urban inequality. This study reveals how public transport, a fundamental right in any city, has become an inaccessible luxury for several decades, widening the gap between the most vulnerable sectors and the city's hypercentre. The Bolaños neighbourhood, then, is not only a disconnected place, it is also a reflection of a city that has forgotten its peripheries. This analysis calls for rethinking urban planning with a human and sustainable approach that returns dignity and mobility to its inhabitants, as it is important to have infrastructural tools that help reduce inequalities and guarantee access to equitable development opportunities.

Keywords: Public transport, exclusion, mobility, access, Bolaños neighbourhood.

15 Arquitecta, estudiante de la Maestría de Estudios Urbanos de FLACSO Ecuador 2024-2026

Introducción

A lo largo del tiempo, el Ecuador ha enfrentado una evolución en los índices de pobreza y desigualdad influenciado por cambios económicos, políticos y eventos externos como las crisis sanitarias y ambientales recientes (INEC 2024). En Quito, principalmente en la segunda mitad del siglo XX, se produjo una migración interna que dio inicio a la consolidación de barrios en zonas periféricas y con esto una fragmentación de servicios, pues los sectores más alejados del centro recibieron menos atención en términos de desarrollo urbano e inversión de infraestructura, provocando que los moradores de estos lugares se enfrenten a condiciones de precariedad económica y social (Augustin, María et al. 2018). Es el caso del barrio Bolaños, ubicado en una ladera entre las avenidas Oswaldo Guayasamín y Simón Bolívar (Mapa 1.1) donde residen aproximadamente 60 familias que dependen en su mayoría de empleos informales o de baja remuneración (Machado, 2024). Además, enfrentan una carencia de infraestructura básica, lo que limita su acceso a lugares de abasto, atención médica, empleo, educación y espacios de esparcimiento, profundizando así sus condiciones de vulnerabilidad (Martens, 2017). Es importante reconocer que la información oficial disponible demográfica del barrio es nula, por lo cual, se infiere desde la información de fuentes secundarias, como entrevistas y artículos periodísticos.

El principal problema que aqueja al lugar es su limitada accesibilidad, puesto que las rutas de

transporte público que permiten conectar con el centro norte de Quito o Cumbayá son inexistentes. Este inconveniente se inició en 1996, cuando colapsó la antigua vía que unía a Cumbayá y Guápulo, por donde circulaban buses que los habitantes del lugar utilizaban para desplazarse, después, con la llegada del túnel Guayasamín, en 2005, y la solución vial Guayasamín, en 2016, las probabilidades de que se considere integrar nuevamente una línea de transporte público fueron nulas (El Comercio 2016). Estas transformaciones viales fueron planteadas como un mecanismo para resolver la congestión vehicular generada para ingresar a la ciudad desde los valles, pero en todos esos años, no se consideraron las necesidades de movilidad de este barrio periférico.

Explorando como se afecta la calidad de vida de los habitantes del barrio Bolaños debido a la inexistente infraestructura de transporte público, se formula la siguiente pregunta de investigación: ¿Cómo influye la falta de acceso a infraestructura de transporte público en la calidad de vida de los residentes del barrio Bolaños? La hipótesis que orienta este estudio señala que, la falta de infraestructura de transporte público incrementa la desigualdad económica y social de los habitantes de barrios periféricos pues, al no contar con un medio que permita su movilidad, obliga a que se desplacen por rutas extensas, peligrosas y precarias, lo que afecta su bienestar general y dificulta el acceso a servicios básicos, perpetuando la desigualdad socio territorial (Foto 1.1).

Mapa 1.1. Mapa del DMQ con acercamiento a la ubicación del barrio Bolaños, 2024



Fuente: Elaboración propia con base en el Geoportal del Distrito Metropolitano de Quito.

Foto 1.1. Habitantes de Bolaños en la Av. Oswaldo Guayasamín planificando la ruta de salida del barrio, 2024



Fuente: Jonathan Machado – Primicias (2024)

Siguiendo la línea metodológica de autores como Manuel Castells (1996), quien subraya la relevancia de estudiar las experiencias y percepciones de los habitantes en contextos urbanos marginados, esta investigación busca analizar mediante la recopilación de fuentes secundarias, como entrevistas y artículos de prensa, para indagar cómo las personas perciben que las estructuras capitalistas han influido en la desigualdad del barrio. De igual forma, se toma en cuenta el enfoque de investigación mixta utilizado por John W. Creswell (2003), quien destaca la importancia de integrar datos cuantitativos, entre ellos las encuestas socioeconómicas, censos y cartografías, y cualitativos, como la revisión integral documental que contenga datos barriales o parroquiales para ofrecer una visión más completa de los fenómenos sociales. Este enfoque mixto permite medir el alcance del problema y entender las narrativas y vivencias de los residentes, lo cual es crucial para comprender la relación entre la falta de transporte y las dinámicas sociales en el barrio.

Este estudio abordará la problemática desde tres perspectivas. Primero, se explora cómo la ausencia de transporte público perpetúa la exclusión socio espacial al favorecer el uso de vehículos privados. Luego, se destacan las estrategias de los residentes del barrio Bolaños para enfrentar esta situación, aunque solo sean soluciones temporales. Finalmente, se evalúa el impacto de esta desconexión en el bienestar y las oportunidades de desarrollo, pues los habitantes del lugar se han visto atrapados en un ciclo de precariedad y abandono a lo largo del tiempo.

El transporte público: ¿una sentencia de desigualdad?

La infraestructura de transporte público se entiende como un componente esencial para garantizar la movilidad urbana, la equidad social y la sostenibilidad, pues busca mejorar la conectividad y accesibilidad en las ciudades, reduciendo la dependencia del automóvil privado (Newman y Kenworthy 1999). Smith (2003) define el transporte público como una red de servicios colectivos que garantiza que la sociedad tenga acceso a distintos medios de transporte ajustados a

sus necesidades y posibilidades económicas. No obstante, en muchas ciudades de América Latina, el diseño y función del transporte público son insuficientes para satisfacer las necesidades de la población, especialmente en áreas periféricas, afectando directamente a la calidad de vida de los habitantes. Alcántara (2017) subraya que la accesibilidad universal al transporte público es un derecho básico y una herramienta fundamental para la inclusión social. En su análisis, destaca que “la integración de diferentes modos de transporte sostenible no solo mejora la conectividad, sino que también contribuye a reducir las brechas socioeconómicas y a fortalecer el tejido urbano” (Alcántara, 2017, p. 28).

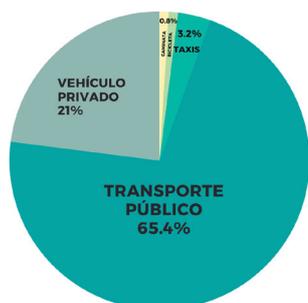
En ese sentido, la infraestructura de transporte público no solo debe garantizar la movilidad, sino también convertirse en un instrumento para reducir las profundas brechas sociales y espaciales que fragmentan las ciudades contemporáneas. Si bien el transporte público puede ser una herramienta clave para combatir la pobreza y promover la inclusión social, su implementación deficiente o la falta de una planificación integral, pueden exacerbar las desigualdades existentes. Esto se puede vislumbrar en el barrio Bolaños, donde residen aproximadamente 60 familias (Machado, 2024), las cuales llevan años demandando el acceso a este servicio básico y no han conseguido una solución (Carrión, 2024).

De hecho, las empresas de transporte público no han desarrollado un plan que responda a esta necesidad urgente, por tanto, existe también una desconexión entre las instituciones y las realidades humanas a las que deberían servir, perpetuando así la exclusión de esta zona en los circuitos de movilidad urbana. Como advierte Castells (1983), la exclusión territorial no es un fenómeno aislado, sino una manifestación concreta de dinámicas estructurales que reproducen la desigualdad. Por lo cual, la falta de conectividad evidencia cómo las políticas de transporte, cuando no son concebidas como sistemas interconectados e inclusivos, pueden consolidar patrones de marginación social y espacial. En conjunto, estos autores abogan por políticas públicas integrales que mejoren tanto la infraestructura como la equidad de acceso al transporte público, de lo contrario, las ciudades seguirán replicando dinámicas de segregación que condenan a los sectores más vulnerables a una vida marcada por la desigualdad, el aislamiento y la falta de oportunidades.

De acuerdo con las encuestas de percepción realizadas por Quito Cómo Vamos (2024), se ha calculado un promedio del porcentaje de población que utiliza el transporte público como principal medio de movilización en dos administraciones zonales clave para comprender esta problemática, la Administración Manuela Sáenz, con énfasis en la parroquia Itchimbía, a la cual pertenece el barrio Bolaños, y la Administración Zonal Eugenio Espejo, que colinda con el sector de estudio. Según estos datos, se determinó que el

65.4% de la población encuestada depende del transporte público para desplazarse. En el Gráfico 1.1, se evidencia la importancia que tiene el transporte público en la movilidad urbana y, al mismo tiempo, resalta las desigualdades de acceso en sectores como Bolaños, pues las deficiencias en cobertura y planificación limitan la conectividad de sus habitantes.

Gráfico 1.1. Encuesta de percepción de movilidad, 2024



Elaborado por la autora con base en datos de Quito Como Vamos (2024).

Esta dependencia mayoritaria del sistema público subraya la necesidad de integrar políticas que prioricen una infraestructura inclusiva y equitativa, especialmente en zonas vulnerables, las cuales son inexistentes para este sector. Como afirman Estupiñán et al. (2018) invertir en transporte público de calidad no es únicamente una cuestión de movilidad, sino una estrategia para construir ciudades más equitativas y sostenibles.

La lucha por una movilidad digna: Estrategias de los habitantes del barrio Bolaños ante la falta de transporte público

En Quito, según el enfoque de León y Naranjo (2005), la falta de conectividad en los barrios ejemplifica la tendencia recurrente en las políticas de movilidad urbana de América Latina, donde se priorizan los centros urbanos y el uso del vehículo privado sobre el fortalecimiento del transporte público, los autores destacan que “la presencia masiva de automóviles en Quito ha promovido que las políticas de planificación urbana desde hace un par de décadas se enfoquen en la ampliación de vías, creación de intercambiadores, reducción de ancho de veredas, mientras se descuida la infraestructura necesaria para un transporte público eficiente” (León y Naranjo, 2005, 7). Como resultado, se ha generado una creciente exclusión y desigualdad en términos de movilidad, relegando a aquellos que dependen del transporte público a condiciones de acceso deficientes.

Desde la perspectiva de Cresswell, la movilidad se define como “la capacidad de moverse o ser movido a través del espacio, lo cual está íntimamente ligado a factores sociales, económicos y culturales que determinan quién puede moverse,

cómo, dónde y bajo qué condiciones” (Cresswell, 2006, 3). Este concepto es particularmente relevante en el barrio Bolaños, donde la falta de infraestructura de transporte público condena a sus habitantes a una movilidad que, no se limita solamente al acto físico de desplazarse, sino que incorpora también las restricciones y oportunidades asociadas a las dinámicas de poder y desigualdad en un entorno urbano.

Esta limitación obliga a los residentes del barrio a utilizar tres alternativas inseguras para cruzar el túnel, exponiéndose a riesgos físicos y a altos niveles de contaminación ambiental que afectan gravemente su bienestar. De acuerdo con las entrevistas realizadas por Heredia (2023), para Expreso, y por Álvarez (2016), para Acción Ecológica, la primera alternativa consiste en solicitar ayuda a vehículos particulares, una práctica que los residentes denominan “jalar dedo” como se constata en la Foto 2.2.

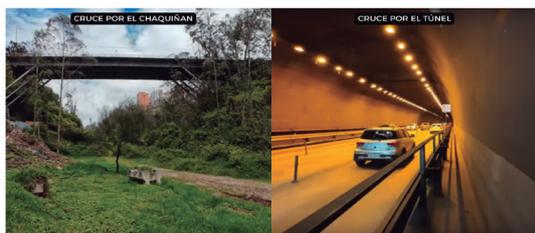
Foto 2.2. Moradores del barrio Bolaños pidiendo aventones, 2024



Fuente: Santiago Estrella, El Comercio (2024).

La segunda opción es tomar un taxi, lo que representa un gasto significativo, pues aproximadamente el 65% de los hogares del barrio destina entre el 15% y el 20% de sus ingresos mensuales en este servicio. La tercera alternativa, para entrar o salir al barrio, es cruzar a pie todo el trayecto del túnel o por el chaquiñán, que se encuentra a un lado del túnel (Imagen 3), donde el 60% de las personas que utilizan estas rutas han reportado incidentes de inseguridad, incluyendo robos y accidentes. El caso de Bolaños puede interpretarse como una manifestación concreta de la segregación urbana inherente a la lógica capitalista. Según Harvey (2003), las ciudades son escenarios de acumulación capitalista, donde las inversiones en infraestructura se dirigen a áreas de mayor rentabilidad económica, mientras que los sectores desfavorecidos son relegados a la periferia. En este sentido, la exclusión de Bolaños no es un accidente, sino el resultado predecible de un modelo urbano que prioriza el automóvil y los desarrollos de alto valor económico (Foto 3.3).

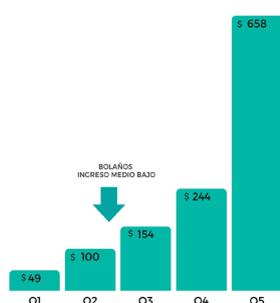
Foto 3.3. Rutas de circulación de los habitantes de Bolaños, 2024



Fuente: Benjamín Jácome, Youtube (2024).

Cabe destacar que los ingresos familiares en Bolaños oscilan entre \$100 y \$154, según datos de la ENEMDU (2023), que sitúa al barrio en el quintil 2 de pobreza, es decir, en el segundo grupo más bajo en términos de ingresos a nivel nacional, como se muestra en el Gráfico 2.2.

Gráfico 2.2. Salarios Básicos Unificados de los 5 Quintiles, 2024



Elaborado por la autora con base en datos de Quito Como Vamos (2024).

Esta realidad evidencia cómo la falta de infraestructura de transporte no solo restringe la movilidad, sino que también impone cargas económicas adicionales, perpetuando así las condiciones de vulnerabilidad de sus habitantes. Si las ciudades son un reflejo de quienes las habitan, entonces las barreras físicas y sociales de Bolaños son un espejo que revela las desigualdades más profundas de Quito, y si bien los residentes del sitio tienen un sentido de resiliencia constante frente a las adversidades que han atravesado a lo largo del tiempo, es necesario repensar la responsabilidad social que se tiene con estas comunidades, asegurando así que ningún habitante se sienta aislado u olvidado, y el transporte público accesible y digno es uno de los caminos más inmediatos para lograrlo. Tal como sugiere Carmen Morales, líder comunitaria del barrio: “Lo que necesitamos es que nos escuchen. Nosotros sabemos cuáles son nuestras necesidades, pero siempre nos ignoran. Con un poco de inversión podríamos cambiar la vida del barrio” (entrevista, Quito, 10 de diciembre de 2016).

16 “Un quintil es un término estadístico que divide un conjunto de datos ordenados en cinco partes iguales, de modo que cada parte contiene el 20% de los datos. Este concepto se utiliza frecuentemente en análisis económicos y sociales, como en la distribución de ingresos o riqueza.” (Cowell, 2011)

Mantener la calidad de vida sin un transporte público de calidad.

La desconexión del barrio Bolaños también impacta en la dificultad que tienen los moradores del sector para acceder a los servicios y equipamientos del hipercentro de Quito, lo que refuerza su exclusión y vulnerabilidad, como se evidencia en el Mapa 2.2. Lefebvre (1991) enfatiza que el derecho a la ciudad no solo implica el acceso físico, sino también la capacidad de sus habitantes de participar en la construcción de su espacio urbano. Por lo cual, en Bolaños, la falta de transporte público refuerza las barreras simbólicas y materiales que impiden a sus residentes integrarse al tejido urbano de Quito, perpetuando la marginación socioespacial.

Según Rapley, la calidad de vida es “el grado en que las personas perciben que sus necesidades son satisfechas y que tienen oportunidades para alcanzar sus metas y aspiraciones dentro de su contexto social” (Rapley, 2003, 22). Esto no puede ser posible si las políticas de transporte presentan una desconexión frente a las necesidades reales de los sectores más desfavorecidos, quienes dependen del transporte público como principal medio de movilidad (Bocarejo y Oviedo, 2021).

Mapa 2.2. Encuesta de percepción de movilidad, 2024



Elaborado por la autora con base en datos del Geoportal del Distrito Metropolitano de Quito

Este escenario refuerza las afirmaciones de afectación al bienestar humano que presentan los residentes, pues las condiciones peligrosas de movilidad, al no priorizar las necesidades de los peatones, amplifican las desigualdades existentes, ya que tienden a ser lugares menos habitables y más excluyentes (Gehl, 2010; Martens, 2017). Con lo cual, se puede vislumbrar que el transporte público pasa a ser un lujo, y no un derecho básico, pues día tras día, las personas sacrifican tiempo, recursos y bienestar en un sistema que parece olvidar su existencia.

Para complementar esta fundamentación, como referencias empíricas, se han analizado estudios y entrevistas del medio Ecuavisa (2024), donde

se destacó que las condiciones ambientales en el túnel Guayasamín agravan los problemas de salud de los residentes, pues los niveles de contaminación del aire dentro del túnel superan en un 40% los límites permitidos por la Organización Mundial de la Salud (OMS), afectando especialmente a niños y personas mayores que lo utilizan frecuentemente como vía de acceso al hipercentro de la ciudad. Por otra parte, estudios realizados por Fundación CODES (2023) indicaron que el 70% de los residentes del barrio reportaron haber perdido oportunidades de empleo debido a los largos tiempos de desplazamiento hacia el centro de Quito. En promedio, las personas que trabajan fuera del barrio necesitan más de 90 minutos para llegar a sus destinos, lo que reduce su productividad y tiempo disponible para actividades familiares o recreativas (Primicias 2024).

Desde el punto de vista social, la falta de transporte genera aislamiento y dificulta la interacción comunitaria. En una entrevista realizada por Ecuador Chequea, se recoge el testimonio de un habitante del barrio, de profesión comerciante, el cual indica su molestia ante los gastos producidos por la falta de infraestructura de transporte público: “Hay días en los que no vale la pena ir al mercado a vender, porque entre lo que gasto en transporte y lo que gano, salgo perdiendo. Eso nos está matando como barrio” (entrevista, Quito, 2 de octubre de 2024).

En estos territorios, la movilidad no solo está limitada por la falta de medios de transporte accesibles, sino también por las condiciones precarias de las rutas utilizadas, que exponen a los residentes a riesgos sociales, físicos y económicos (Flores y Suárez 2016). por esto, la desconexión de este barrio fomenta una sensación de aislamiento que no solo afecta la calidad de vida, sino que también refuerza la marginación de esta comunidad dentro del tejido urbano. Rodríguez y Sugranyes enfatizan que “en América Latina, el transporte público está lejos de ser equitativo; las deficiencias en su planificación perpetúan las desigualdades urbanas, afectando principalmente a los sectores más vulnerables de la población” (2016, 56). Por esta razón, no basta construir infraestructura, es necesario construir espacios, tanto físicos como simbólicos, que conecten a las personas con sus derechos, sus oportunidades y, en última instancia, con una vida mejor.

Conclusiones

El análisis de los datos y la teoría demuestra de manera contundente que la falta de transporte público en Bolaños incrementa la vulnerabilidad económica y social de sus habitantes, perpetuando profundas desigualdades. Según Castells, la justicia social y urbana es un desafío que solo puede alcanzarse mediante la integración de todos los habitantes. En el caso de Bolaños, la exclusión del transporte público refleja una estructura capitalista que prioriza las zonas de mayor valor económico, relegando a las comunidades más vulnerables y alterando la propia estructura

urbana de la ciudad.

Este estudio subraya la urgente necesidad de implementar políticas públicas inclusivas que no solo ofrezcan un transporte accesible, seguro y eficiente, sino que también busquen reducir las brechas de desigualdad en barrios marginados. La desconexión de barrios como Bolaños exige un replanteamiento integral de la planificación urbana, donde la movilidad sostenible sea el eje principal, considerando las necesidades de las comunidades alejadas del centro de la ciudad. Tal como señalan diversos autores, la movilidad urbana no es un tema técnico ni un lujo, sino un derecho fundamental que las ciudades deben garantizar, para asegurar que todos sus habitantes tengan acceso equitativo a las oportunidades de desarrollo.

Referencias:

- Alcántara, Eduardo. 2010. “Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad”. Bogotá: CAF. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/414>
- Álvarez, Pocho. 2016. “Mi Barrio Bolaños, toda una vida”. 14 de julio. Youtube, <https://www.youtube.com/watch?v=VCWXt2F7NM8>
- Andrade, Cinthia. 2024. “Breve historia del barrio bolaños o comuna de Bolaños Pamba”. Acción Ecológica, 30 de septiembre. <https://www.accionecologica.org/wp-content/uploads/Breve-historia-del-Barrio-Bolanos-1.pdf>
- Augustin, María, et al. 2018. “Estudio de la urbanización en Centroamérica: Oportunidades de una Centroamérica urbana”. Washington, D.C.: Banco Mundial. <https://documents1.worldbank.org/curated/ru/811611517808775995/pdf/Central-America-urbanization-review-making-cities-work-for-Central-America.pdf>
- Bocarejo, Juan Pablo, y Daniel Oviedo. 2021. “Transport accessibility and social inequities: a tool for identification of mobility needs and evaluation of transport investments”. Journal of Transport Geography 24 (3): 142-154. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.12.004>
- Bravo, Diego. 2024. “Quito: la historia del barrio Bolaños y la lucha de su gente frente a las adversidades” Ecuavisa, 03 de octubre. <https://www.ecuavisa.com/noticias/quito/historia-barrio-bolanos-lucha-adversidades-quito-incendios-forestales-NK8095953>
- Cárdenas, Esteban. 2024. “Barrio Bolaños: cercado por el desarrollo y olvidado por el Estado” Ecuador Chequea, 02 de octubre. <https://ecuadorchequea.com/barrio-bolanos-cercado-por-el-desarrollo-y-olvidado-por-el-estado/>
- Carrión, Stalin 2024. “El clamor del barrio Bolaños, ubicado junto al túnel Oswaldo Guayasamín en Quito”. El Extra, 10 de septiem-

- bre. <https://www.extra.ec/noticia/actualidad/quito-clamor-barrio-bolanos-ubicado-tunnel-oswaldo-guayasamin-111152.html>
- Castells, Manuel. 1983. *La cuestión urbana*. Madrid: Siglo XXI Editores.
- Cowell, Frank. 2011. *Measuring Inequality*. 3rd ed. Oxford: Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780199548451.001.0001>.
- Cresswell, Tim. 2006. *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. New York: Routledge. <https://www.jstor.org/stable/43197904>
- El Comercio. 2016. "Las estructuras del barrio Bolaños, el principal riesgo". 3 de agosto. <https://www.elcomercio.com/actualidad/quito/estructuras-solucionvial-quito-casas-taludes.html>
- Estupiñán, Nicolás, et al. 2018. *Transporte y Desarrollo en América Latina*. CAF: Banco de Desarrollo de América Latina, 2018. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1186>
- Flores, Omár, y Elena Suárez. 2016. *Movilidad y vulnerabilidad en América Latina: el caso de barrios periurbanos*. *Revista Latinoamericana de Urbanismo* 2 (1): 23-45.
- Gehl, Jan. 2010. *Ciudades para la gente*. Washington DC: Island Press. https://caeau.com.ar/wp-content/uploads/2018/10/cities_for_people-spanish_final_ss2.pdf
- Harvey, David. 2003. *Espacios del capital: Hacia una geografía crítica*. Madrid: Akal. <https://www.jstor.org/stable/10.3366/j.ctvxcr9h3>
- Heredia, Katherine. 2023. "Quito: El barrio Bolaños reclama atención ante el abandono municipal". *Expreso*, 27 de junio. <https://www.expreso.ec/quito/barrio-bolanos-reclama-atencion-abandono-municipal-165065.html>
- Informes del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). 2024. *Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo*. Quito: INEC. <https://www.ecuadorencifras.hob.ec/institucional/inec-publica-cifras-de-empleo-de-enero-2024>
- Lefebvre, Henri. 1991. *La producción del espacio*. Barcelona: Ediciones Ariel.
- Machado, Jonathan. 2024. "Barrio Bolaños: 60 familias sobreviven en una ladera desde hace casi 100 años". *Primicias*, 24 de septiembre. <https://www.primicias.ec/quito/barrio-bolanos-incendio-guapulo-solucion-guayasamin-79894/>
- Martens, Karel. 2017. "Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems". *Routledge* (1). <https://doi.org/10.4324/9781315746852>
- Rapley, Mark. 2003 *Quality of Life Research: A Critical Introduction*. London: SAGE Publications. https://www.researchgate.net/publication/27193107_Mark_Rapley_Quality_of_Life_Research_-_a_Critical_Introduction
- Rodríguez, Adriana, y Ana Sugranyes. 2016. "Movilidad y exclusión urbana en ciudades latinoamericanas." *Ciudades en Transformación* 12 (4): 45-62.
- Smith, John. 2003. "Definición y tipos de transporte público." *Journal of Urban Transport* 15, (3) 45-67. <https://doi.org/10.1234/jut.2023.4567>.
- Quito como Vamos. 2024. *Encuesta de percepción ciudadana*, 12 de noviembre. https://quitocomovamos.org/wp-content/uploads/2024/11/DOC-20241112-WA0007-_compressed.pdf
- Quito como Vamos. 2024. *Información sobre pobreza y equidad*, 02 de febrero. https://quitocomovamos.org/wp-content/uploads/2024/02/02Factsheet_Pobreza.pdf
- Quito como Vamos. 2024. *Cómo vamos en movilidad*, 02 de febrero. <https://datos.quitocomovamos.org/movilidad.html>

Desafíos y oportunidades hacia la nueva conectividad sostenible

10

Santa María de Cotacollao,
Quito.
Ecuador

Zeira Vanessa Escobar Toapanta ¹⁷
zescobartoapa@flacso.edu.ec

RESUMEN

América Latina se caracteriza por niveles de desigualdad estructural y de pobreza, donde los procesos de desarrollo están marcados por la expansión y fragmentación, debido al crecimiento sin buena planificación urbana. El cambio de uso del suelo y la falta de procedimientos regulatorios, conllevan a estudiar la movilidad desde la perspectiva de la sostenibilidad, donde, el transporte puede ser un factor clave para el desarrollo, ya que contribuye significativamente a una mayor inclusión social.

En el contexto de los procesos de segregación, a partir de la expansión periférica y los impactos territoriales que se desprenden de ella, resulta importante evaluar los niveles de exclusión social asociados al transporte en el entorno cercano al Distrito Metropolitano de Quito. Para el análisis se escogió el caso del barrio Santa María de Cotacollao, ubicado al noroccidente de Quito, por su origen y el modo en que sus moradores le dieron forma de acuerdo a sus necesidades, así como por su situación próxima con el sector financiero de la ciudad. Para abordar lo anterior de una forma ordenada, en el presente trabajo se asocia la exclusión social al sistema de transporte masivo, específicamente a la primera línea del Metro de Quito, a partir del estudio de accesibilidad. Este enfoque permite evidenciar las múltiples barreras de accesibilidad que los viajeros encuentran diariamente en sus trayectos por la ciudad, con respecto al tiempo y costos de desplazamiento hacia el centro, en base a la contrastación teórica vinculada al cálculo de tres posibles escenarios de viaje. Con las investigaciones realizadas, se destaca la necesidad de transformar el sistema de transporte en un modelo sostenible mejorando la accesibilidad y generando un cambio modal entre diferentes formas de transporte público y privado, reduciendo los tiempos de viaje y mejorando la conectividad.

Palabras clave: Movilidad, conectividad, transporte, segregación, exclusión social, expansión

ABSTRACT

Latin America is characterized by its levels of structural inequality and poverty, where development processes are marked by expansion and fragmentation. This is due to growth without proper urban land-use planning, as well as the lack of regulatory procedures. These conditions lead to studying mobility from a sustainability perspective, where transportation can be a decisive factor for development thanks to its contribution to greater social inclusion.

In the context of segregation processes stemming from peripheral expansion and its resulting territorial impacts, it is important to evaluate the levels of social exclusion associated with transportation in the areas surrounding the Metropolitan District of Quito. For the analysis in this article, the case of the Santa María de Cotacollao neighborhood, located in the northwest of Quito, was chosen due to its origins and the way its residents shaped it according to their interests, as well as its proximity to the city's financial district.

To address this issue systematically, this study focuses on social exclusion associated with the mass transportation system, specifically the first line of the Quito Metro, through an accessibility analysis. This approach highlights the multiple accessibility barriers that travelers encounter daily during their city journeys, particularly regarding the time and cost of travel to the old town. Based on theoretical comparisons and the calculation of three possible travel scenarios, the research underscores the need to transform the transportation system into a sustainable model. This involves improving accessibility, fostering modal shifts between different forms of public and private transportation, reducing travel times, and enhancing connectivity.

Keywords: mobility, connectivity, transportation, segregation, social exclusion, expansion

Introducción

En América Latina, cuyos procesos de desarrollo urbano han estado marcados por la expansión y la fragmentación urbana, la mayor parte de ciudades han enfrentado problemas semejantes de movilidad como contaminación ambiental, debido al crecimiento sin una buena planificación urbana y al cambio del uso del suelo, así como la falta de procedimientos regulatorios, lo que conlleva a estudiar la movilidad desde la perspectiva de la sostenibilidad.

La necesidad de mejorar el transporte obliga a los diferentes actores involucrados a desarrollar políticas de transporte que apunten a mejorar los tiempos de viaje, para lo cual es clave diseñar sistemas que prioricen la intermodalidad, tanto en pasajeros como en cargas, tendiendo a que los sistemas guiados (metros y ferrocarriles) se transformen en columnas vertebrales y estructurados del transporte sostenible.

Al reconocer la accesibilidad como un aspecto principal de la exclusión social en la ciudad, las intervenciones urbanas intentan aumentar la dotación de transporte como una forma de solucionar el problema. Sin embargo, un análisis detenido de las prácticas de movilidad cotidiana revela que si bien el transporte puede ser un gran obstáculo para la accesibilidad, es necesario generar a detalle una aproximación a otros tipos de barreras financieras, físicas, organizacionales, temporales, de habilidades y tecnológicas. Las características socioculturales tienen un gran impacto sobre las formas diferenciadas en que se experimenta la accesibilidad. (Jirón y Mansilla 2013), por eso, el nivel de conectividad expresado en conexiones diarias a través del transporte es tan importante como la organización del entorno espacial en el que éste opera, vinculado a las características propias de las personas necesitadas, para acceder a las oportunidades.

La congestión vehicular y el bajo nivel de integración del sistema de transporte masivo en Quito hizo que se busquen nuevas alternativas hasta llegar al metro subterráneo (Maldonado Noboa 2018) citado de (Ortiz 2022) El sistema BRT y la línea del metro se diseñaron para abordar los desafíos de movilidad urbana, en donde la Primera Línea del Metro de Quito está concebida como el eje articulador del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad, mejorando la conectividad de la ciudad en términos de costo y distancia de desplazamiento de personas, bienes o servicios de un lugar a otro.

La expansión de Quito en las últimas décadas, está caracterizada por su fragmentación (Janoschka 2002), donde se aprecia que las zonas periféricas tienen más bajos niveles de calidad de vida, educación, trabajo, transporte y accesibilidad en relación al resto de la ciudad (Ortiz 2022). Esto se evidencia en el barrio Santa María de Cotocollao ubicado al extremo noroccidental de uno de los ejes transversales de Quito, que se originó en 1990 en un contexto de asentamientos de hecho,

donde sus habitantes le han ido dando forma según sus necesidades (Gandarillas 2020), uno de sus principales desafíos es el transporte. El presente trabajo es una aproximación a la comprensión de la exclusión social del Barrio Santa María de Cotocollao, desde la conectividad urbana por medio del estudio de la accesibilidad enfocada en las barreras personales que deben enfrentar cotidianamente los individuos en la ciudad, para establecer relaciones de movilidad.

Se plantea responder a la siguiente pregunta: ¿cómo incide la falta de conectividad del Metro de Quito hacia el barrio Santa María de Cotocollao en la exclusión social de los sujetos móviles de este barrio periférico?

Se asume como hipótesis: la falta de conectividad del metro de Quito al barrio Santa María de Cotocollao está asociada a la exclusión social por movilidad de las personas que reportan viajes a lo largo del día “sujetos móviles” con los puntos modales del Sistema Integrado de Transporte Público en donde el metro de Quito debiera constituir la columna vertebral y estructuradora de un transporte sostenible capaz de competir en cobertura territorial y tiempo, tanto en el área urbana como en los valles circundantes, adquiriendo de esta manera el rol fundamental para solventar la conexión norte – sur, así como las conexiones transversales, siendo esta última de especial interés para el tema de estudio del barrio seleccionado.

La investigación se desarrolla desde una aproximación cualitativa y en algunos casos se apoya en métodos cuantitativos, especialmente para detallar cifras necesarias para comprender el ejercicio planteado, este enfoque permite describir y comprender las realidades y experiencias subjetivas de los habitantes de las periferias urbanas, los habitantes del barrio Santa María de Cotocollao. Se escogió este barrio por sus características a partir de la conectividad y accesibilidad relacionadas a diversos fenómenos sociales como: exclusión social, tiempo y costo de desplazamientos o capacidad de movilidad y movimiento. La investigación parte de la revisión bibliográfica de fuentes secundarias de autores y entidades que han realizado estudios previos, recolección de datos de fuentes primarias, a través de la observación participante y entrevistas semiestructuradas a funcionarios de instituciones estatales y moradores del barrio Santa María de Cotocollao. Esta metodología ofrece una perspectiva más clara del contexto sociopolítico y cultural en el cual encajan las experiencias de vida de estos asentamientos y a la vez integrarse en su ambiente diario, para comprender mejor su interacción en el espacio urbano y así determinar los fenómenos sociales que afectan a la población del barrio en mención, especialmente en términos de exclusión social desde la perspectiva de conectividad hacia el Distrito Metropolitano de Quito.

El análisis está basado en los siguientes temas de estudio: Movilidad superando las barreras;

Dinámicas Urbanas en América Latina, entre la segregación y la exclusión social; América Latina en movimiento, realidades del transporte; Accesibilidad atravesando las barreras; Mirando hacia una conectividad Sostenible, Santa María de Cotacollao, superando las barreras hacia una conectividad sostenible.

Dinámicas Urbanas en América Latina, entre la segregación y la exclusión social

Estudiar la urbanización en América Latina implica reconocer la diversidad de situaciones, ritmos y consecuencias del proceso de concentración de la población en las ciudades, lo que ha facilitado avances en algunos indicadores sociales, pero no se ha logrado simultáneamente un desarrollo económico sostenido que contribuya a erradicar la pobreza y desigualdad (Cunha y Vignoli 2009). Es fundamental mantenerse atentos al hecho que, por ser esta región cada vez más urbana, los desafíos venideros serán cada vez más complejos para las ciudades (Quiroz 2015). Otro fenómeno de este proceso de urbanización latinoamericano, que se presenta de manera generalizada, se refiere a la expansión periférica de sus metrópolis (Cunha y Vignoli 2009). Razón por la cual el barrio de estudio encaja por las circunstancias de exclusión social que presenta en temas de transporte.

Los procesos de reconfiguración metropolitana de América Latina, junto a otros factores económicos y sociales, han puesto en el tapete la Segregación Residencial Socioeconómica (SRS) en la región. De una parte, está la persistente expansión periférica de las metrópolis latinoamericanas, donde se aprecia el pertinaz traslado de pobres hacia los anillos externos de la ciudad. En segundo lugar, el más reciente desplazamiento de familias de estrato alto hacia áreas específicas de la periferia (Cunha y Vignoli 2009), las zonas más alejadas al centro tienen una gran diferencia en su distribución de la pobreza mostrando que el centro de la ciudad tiene la mayor cantidad servicios y equipamientos, los proyectos de transporte se siguen enfocando en las parroquias urbanas. (Ortiz 2022), lo cual concuerda con la opinión de Ángel Morador sobre el Barrio Santa María de Cotacollao, indica que “se siente insatisfecho con la ruta de transporte que tienen al momento ya que esta no satisface las necesidades de todo el sector especialmente en horas pico” (entrevista, Quito, 23 de noviembre de 2024).

La comprensión de la exclusión social desde la movilidad cotidiana urbana por medio del estudio de la accesibilidad permite evidenciar las múltiples barreras que los viajeros encuentran diariamente en sus trayectos por la ciudad. Cuando las barreras se encuentran concentradas, entrelazadas y muy juntas unas de otras, generan que la movilidad se torne más pesada y difícil de resolver (Jirón y Mansilla 2013), En definitiva, la

exclusión por movilidad se refiere a la imposibilidad o dificultad para llegar físicamente a las oportunidades para cubrir sus necesidades, a través de herramientas que les permitan superar su condición de pobreza (Herrero-Olarte 2020).

Movimiento, realidades del transporte

Actualmente existen importantes redes del metro en operación, fundamentalmente en las ciudades de mayor concentración demográfica, donde las decisiones de construcción obedecen a factores políticos y económicos, dichos sistemas son concebidos especialmente para mejorar el transporte en tiempos de viaje, para lo cual es clave que prioricen la intermodalidad tanto en pasajeros como en cargas, donde los sistemas guiados (metros y ferrocarriles) están llamados a ser las columnas vertebrales y estructuradoras del transporte sostenible, capaces de solventar la problemática de movilidad y contaminación. Es importante mencionar que en ciudades más desarrolladas del mundo se evalúan diferentes alternativas a aplicar en el momento de proyectar un nuevo sistema de transporte, por ello, encontramos ciudades que poseen buenas integraciones de diferentes modos de transporte, como buses, tranvías, entre otros (Clemente 2013). Este concepto concuerda con la visión con la que fue implementada la Primera línea de Metro de Quito, de hecho, el PMDOT establece que el metro debe convertirse en la columna vertebral de la movilidad de Quito, fomentando la intermodalidad entre diferentes formas de transporte público y privado, reduciendo los tiempos de viaje y mejorando la conectividad del distrito metropolitano de Quito. En este sentido el metro y los corredores del BRT deben ser complementarios, pero esta definición no ha logrado consolidarse, esto se puede contrastar con lo señalado por (Mantilla, 2024) en la última sesión del Concejo del pasado 8 de octubre de 2024, de la falta de integración del Metro de Quito con otros sistemas de transporte público. El concejal Andrés campaña reconoció como un punto crítico que la conexión ineficiente con otras rutas continúa siendo un obstáculo importante que debe resolverse antes de plantear una ampliación. Lo cual concuerda con la opinión de (Ulloa, 2024) que asegura que actualmente no existe una integridad a nivel de territorio que permita integrar el espacio público en cuanto a accesos al transporte.

Por otro lado, la congestión vehicular y el bajo nivel de integración del sistema hizo que se busquen nuevas alternativas hasta llegar al metro subterráneo (Maldonado Noboa 2018) citado de (Ortiz 2022) El sistema BRT y la línea de metro se diseñaron para abordar los desafíos de movilidad urbana, como la baja densidad residencial y la necesidad de conexión eficiente entre las zonas periféricas y los centros económicos y culturales. Las tablas y figuras que acompañan este análisis ofrecen detalles específicos de sus características y localizaciones (Vecchio, Porre-

ca y Rivera 2020, 7-11).

El propósito de la Primera Línea del Metro de Quito (PLMQ) es convertirse en el eje articulador del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad, cuyo trazado ha sido concebido de manera longitudinal de acuerdo con la morfología de la ciudad, en una longitud de 22 km, incluyendo 15 estaciones (11 estaciones subterráneas y 4 estaciones subterráneas de transferencia), talleres y cocheras (EPMMQ, 2020). Sin embargo, la línea en sí misma es accesible directamente solo a una pequeña porción de la población local: considerando un radio de 600 metros alrededor de las estaciones, aproximadamente 235,190 habitantes—el 11% de la población total de Quito—tiene acceso caminable a dicha infraestructura (Vecchio, Porreca y Rivera 2020, 13). Pero esto se contrapone a lo señalado en la entrevista realizada a (Guevara 2024):

“Es necesario buscar alternativas que permitan la articulación del sistema de transporte en superficie y el subterráneo y es justamente por eso que se está reformando toda la planificación de rutas y frecuencias del Sistema de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito. El Ministerio de transporte como entidad rectora del transporte, tránsito y seguridad vial debe trabajar conjuntamente con el municipio con la finalidad de que cada GAD exponga la necesidad en base a estudios de población, que arrojarán resultados para establecer demandas y ejecutar las rutas y frecuencias necesarias para cada sector del DMQ” (entrevista a Estefanía Ulloa, subsecretaria de transporte Terrestre y Ferroviario, Quito, 22 de noviembre de 2024).

Comprendiendo la movilidad para superar las barreras

Comprender la movilidad implica entender lo que ocurre durante la práctica cotidiana de moverse en la ciudad y a través de ella se pueden comprender las capacidades que tienen las personas para acceder a bienes, servicios, actividades, relaciones y lugares (Kaufmann et al., 2004; Jirón et al., 2010; Gutiérrez, 2009). Es importante señalar que las personas que registran viajes en el día son consideradas “sujetos móviles”, esto se observa en el Barrio Santa María de Cotocollao que si bien se originó en 1990 en un contexto de invasiones, uno de los principales desafíos ha sido el transporte y es por esto que, se dice, un sujeto se encuentra imposibilitado de acceder a las oportunidades existentes y también se encuentra excluido de poder participar socialmente (Jirón y Mansilla 2013).

Autores como Cass et al. (2005), (Jirón y Mansilla 2013) sostienen que es necesario comprender la exclusión social desde la movilidad cotidiana urbana por medio del estudio de accesibilidad. Este enfoque teórico-metodológico permite evidenciar las múltiples barreras de accesibilidad que los viajeros encuentran diariamente en sus trayectos por la ciudad, aquí se propone analizar

la habilidad de negociar el tiempo y el espacio para cumplir con actividades cotidianas, mantener relaciones y generar los lugares que las personas necesitan para participar en sociedad. El barrio en estudio cuenta actualmente con una ruta de transporte de la cooperativa Cotocollao (ver figura 1.1.1) que empezó a operar En el año 1995 (Gandarillas 2020). Ángel, morador del sector desde hace más de 5 años, menciona que “La ruta de bus Cotocollao cubre el horario de 6:00am a 8:00pm, después de esta hora no tienen ningún tipo de transporte público ni privado”, también señala que presentan dificultades de accesibilidad en las horas pico, Esto permite comprender lo que significa estar conectado o desconectado de las capacidades que las personas tienen para entrar o salir, las consecuencias de ser excluido o el hecho de escoger donde vivir; de este modo, se observan los tipos de conexiones, de tiempo, espacio y de relaciones (Jirón y Mansilla 2013).

Autores como Cerda y Marmolejo (2010) cita de (Jirón y Mansilla 2013) argumentan que el estudio de la movilidad en investigación urbana ha sido comúnmente entendido como sinónimo

Figura 1.1.1. Línea de bus Cotocollao



Fuente: fotografía por la autora, 2024

de transporte, para referirnos a un mismo fenómeno, el desplazamiento de personas u objetos. Aunque dentro del entorno urbano estos pueden llegar a ser parte esencial del mismo proceso, es conveniente distinguirlos, el primero suele referirse a los medios por los cuales se realiza el viaje (ver figura 1.1.2), el segundo hace énfasis en las particularidades de la actividad misma. (Quiroz 2015), predominando un enfoque fundamentado sobre la causalidad, situación que los autores denominan una mirada urbanística o “transportística”: “la mirada urbanística se ha ocupado de estudiar cómo la estructura física de la ciudad produce la demanda de movilidad”, mientras que la mirada “transportística” analiza “cómo la oferta de transporte induce la localización de

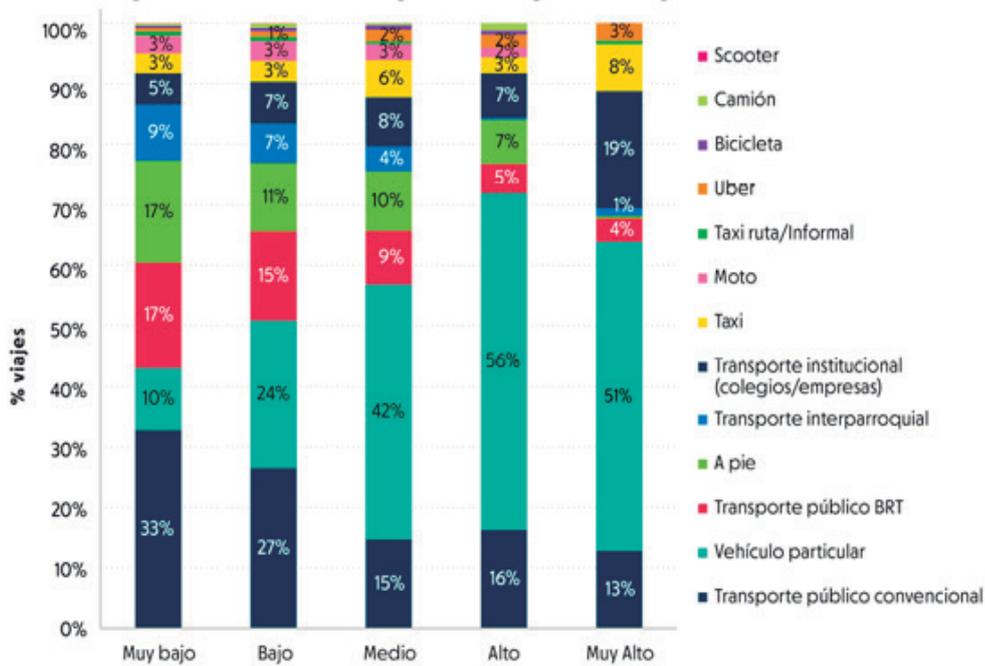
actividades” (Cerde y Marmolejo, 2010: 7). Lo anterior se demuestra con lo señalado en la entrevista realizada a Estefanía Ulloa:

“El Municipio del DMQ, debería realizar nuevos análisis de rutas y frecuencias, para determinar las necesidades y requerimientos específicos, de acuerdo a los resultados arrojados del análisis y en base a esto se variará las conexiones en temas referentes al transporte” (entrevista a Estefanía Ulloa,

subsecretaria de transporte Terrestre y Ferroviario, Quito, 22 de noviembre de 2024).

La movilidad ha sido analizada desde enfoques principalmente técnicos y políticos que, basados en discursos de desarrollo urbano, no han logrado ser considerada como un fin en sí misma (Ortiz 2022). Sin embargo, la movilidad es uno de los recursos más importantes del siglo actual, cuya distribución es capaz de producir marcadas diferencias en las sociedades puesto que cumple un

Figura 1.1.2. Distribución modal según nivel de ingresos del hogar



Fuente: PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO PMMS-DMQ 2022.

Estudios demuestran que el acceso a la movilidad basado en el tiempo margina a las personas de bajos recursos. El promedio de tiempo de viaje de los estratos más bajos en Quito es más elevado que los de estrato alto, sin contar el tiempo invertido en transbordos o en esperar los alimentadores (ver figura 1.1.3).

Figura 1.1.3. Tiempo promedio de viaje respecto a las condiciones económicas del hogar



Fuente: PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO PMMS-DMQ 2022.

Accesibilidad atravesando las barreras

Cuando se reconoce la accesibilidad como uno de los principales aspectos de la exclusión social en la ciudad, las intervenciones urbanas intentan aumentar la dotación de transporte como una forma de solucionar el problema. Sin embargo, un análisis detenido de las prácticas de movilidad cotidiana revela que, si bien el transporte puede ser un gran obstáculo para la accesibilidad, es necesario generar a detalle una aproximación a otros tipos de barreras financieras, físicas, organizacionales, temporales, de habilidades y tecnológicas, sin olvidar las características socioculturales. Para este documento nos centramos en las sociales físicas y económicas (Jirón y Mansilla 2013), El transporte es tan importante como la organización del entorno espacial en el que éste opera vinculado a las características propias de las personas que necesitan para acceder a las oportunidades. Lo que se aprecia en las imágenes del

barrio Santa María de Cotocollao que ante la falta de conectividad por transporte se da paso al transporte informal (ver figura 1.4.1).

Desde una perspectiva social, la accesibilidad es probablemente el impacto principal que genera una política de transporte. La investigación constata cómo la exclusión social relacionada con el transporte tiende a coincidir en la importancia de la accesibilidad a las actividades, más que en la movilidad en sí misma (Vecchio, Porreca y Rivera 2020,4). En cuanto a la definición económica de accesibilidad, es posible argumentar que no existe una medida universal para el análisis de la accesibilidad, pero a menudo comprendida como conectividad, sea desde la oferta o la demanda (Jirón y Mansilla 2013). Por su parte Gutiérrez (2009), menciona que la accesibilidad puede ser considerada como una “práctica que conjuga deseos y necesidades de desplazamiento y capacidades de satisfacerlos” (Gutiérrez, 2009: 2), esta apreciación concuerda con lo que manifiesta en su entrevista Fidel Navarrete:

1.2.1 transporte Informal en el barrio Santa María de Cotocollao



Fuente: Chamba, Ángelo. 2023. “taxirutas” Expreso. Quito.

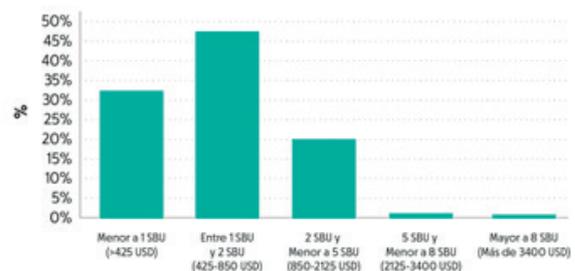
“La conectividad se ha visto afectada por el crecimiento exponencial del parque automotor, lo que conduce a congestiones vehiculares y así las personas necesitamos más tiempo para trasladarnos y esto a su vez incrementa el costo de infraestructura, mantenimiento vial y contaminación, para contrarrestar este efecto se sugiere que el municipio realice una correcta planificación de un sistema de transporte integrado a largo plazo justamente por la expansión rápida que enfrenta nuestra ciudad. Este es un tema de interés para toda la población, ya que no se trata únicamente de la conectividad del transporte integrado de la ciudad de Quito sino también del factor económico que nos afecta a todos debido al considerable incremento de los impuestos y en este contexto continuamos pagando un servicio del que no podemos hacer uso por su limitado recorrido y falta de conexiones” (entrevista a Fidel Navarrete, director de estudios de prefactibilidad y factibilidad de la Subsecretaría de delegaciones, Ministerio de Transportes

y Obras Públicas del Ecuador, Quito, 22 de noviembre de 2024).

En esta investigación, la accesibilidad a las prácticas diarias, relaciones y lugares son analizadas de acuerdo a “barreras físicas y financieras y cómo estas pueden afectar (ver figura 1.4.2), por ejemplo, el costo de utilizar distintos medios de transporte (ver figura 1.4.3), la capacidad o disponibilidad para pagar pasajes, por ejemplo” (Ortiz 2022, 60).

Otra de las barreras de accesibilidad es la seguridad, en nuestro contexto también tiene injerencia sobre el incremento o no de líneas de transporte y de las horas del servicio” (entrevista a Carlos Guevara, Subsecretario de la Infraestructura, Quito, 22 de noviembre de 2024): “Indica que por la ola de inseguridad los usuarios ya no quieren transportarse en las noches y organizan sus actividades diarias de preferencia en el día, entonces se reduce la demanda, entonces se entiende la reducción de necesidad”.

Figura 1.2.2. Clasificación de los hogares según nivel de ingresos



Fuente: PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO PM-MS-DMQ 2022.

Figura 1.2.3. Niveles de ingreso por hogar

Ingresos mensuales del hogar	Categoría	Cantidad de hogares	%
Menor a 1 SBU (<425 USD)	Muy bajo	329.942	32,4%
Entre 1 SBU y 2 SBU (425-850 USD)	Bajo	480.318	47,1%
2 SBU y Menor a 5 SBU (850- 2125 USD)	Medio	198.228	19,4%
5 SBU y Menor a 8 SBU (2125-3400 USD)	Alto	8.166	0,8%
Mayor a 8 SBU (Más de 3400 USD)	Muy alto	3.241	0,3%

Fuente: PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO PM-MS-DMQ 2022.

Mirando hacia una conectividad Sostenible

La evaluación de costos y beneficios es una característica establecida de la planificación tradicional del transporte (ver figura 1.5.1), la sostenibilidad económica adquiere particular importancia en el caso de políticas de transporte orientadas socialmente en países en desarrollo. La limitada disponibilidad de recursos económicos requie-

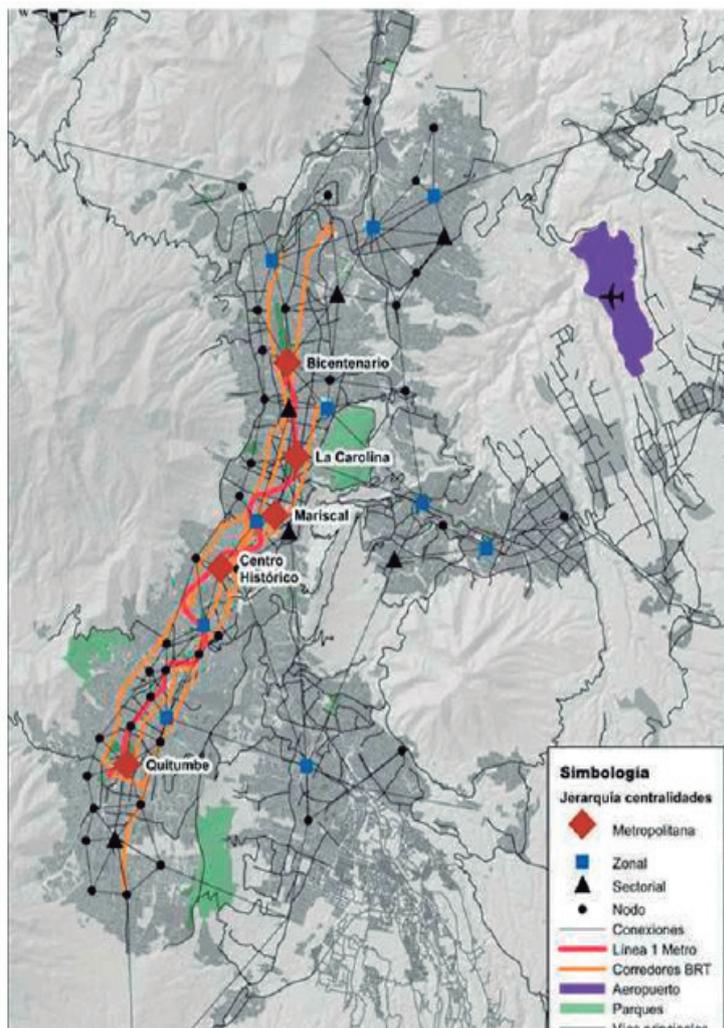
re la adopción de medidas originales (Vecchio, Porreca y Rivera 2020, 5), que favorezcan la implementación de sistemas de transporte más económicos como Btrs y teleféricos urbanos, los cuales requieren intervenciones menos invasivas y costosas. Sin embargo, en Quito se planificó un sistema integrado de transporte masivo, que se justifica en el plan de ordenamiento territorial del DMQ. El PMDOT 2021-2033 plantea un Modelo Territorial Deseado (MTD) propuesto para la ordenación del territorio del DMQ, sustentado en la visión de ciudad y los objetivos estratégicos del PMDOT, y busca territorializar las políticas públicas locales para su consecución dentro del MTD. El sistema de movilidad y conectividad:

“Garantiza la vinculación entre las centralidades del área urbana y las microrregiones en el área rural. Prioriza el carácter multimodal y el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) o Desarrollo Orientado a la Movilidad Sostenible (DOMS)”. (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2017) citado de PMMS DMQ (Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito), 2021. Quito: PMMS DMQ.

En cuanto a la conexión del transporte público convencional, la ciudad cuenta con el Sistema de Transporte Metropolitano que consiste en 3 líneas de BRTs que recorren la ciudad de norte a sur y tienen buses alimentadores (ver figura 1.5.2), (Ortiz 2022). La estructura del sistema BRT y el desarrollo de la ciudad de Quito determinan un sistema de transporte público que está desigualmente disponible para diferentes grupos socioeconómicos (Vecchio, Porreca y Rivera 2020), siendo esta una característica que no se considera al momento de la planificación. El sistema tiende a servir áreas consolidadas centrales donde residen los habitantes de clase media y alta, mientras que los grupos más desfavorecidos tienden a vivir en áreas más periféricas y nuevas por consolidarse.

El análisis del transporte refleja que en Quito el actual sistema de transporte constituye un sistema desintegrado. Las distintas líneas de buses urbanos convencionales no se articulan adecuadamente entre sí ni con el sistema Metro de Quito, de donde el proyecto Primera Línea del Metro de Quito surgió como una iniciativa destinada a ofrecer soluciones a los desafíos de movilidad que enfrenta la ciudad de Quito (Or-

Figura 1.3.1. Conexiones existentes entre centralidades



Fuente: PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO PMMS-DMQ 2022.

tiz 2022), pero este sistema al día de hoy requiere solventar la conexión norte – sur, así como las conexiones transversales, tanto en el área urbana como en los valles circundantes (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2017).

Santa María de Cotocollao, superando las barreras hacia una conectividad sostenible

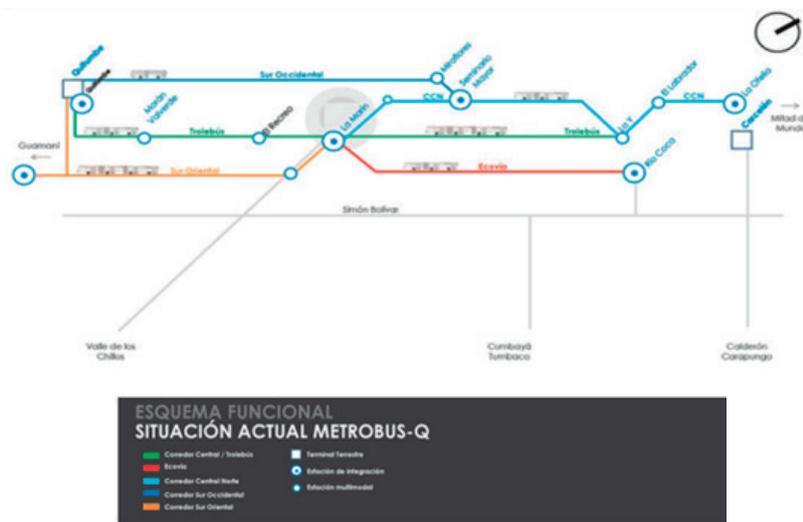
El Barrio Santa María de Cotocollao ubicado al noroccidente de la ciudad de Quito surge en un contexto de invasiones, lo que motivó a su dueño a lotizarla. Los primeros moradores del barrio compraron lotes en un territorio donde no existían edificaciones, servicios básicos, eran tierras sin accesibilidad adecuada, tampoco se contaba con ningún tipo de estructura organizacional.

María de Cotocollao hasta la Avenida Occidental (2 kilómetros). El barrio asumió el compromiso y amplió su gestión articulando acciones con los barrios vecinos que necesariamente tenían que participar para construir la red matriz de alcantarillado.

Respecto a la conectividad, las personas se movilizaban principalmente a pie, existía un único medio de transporte que proveía un vecino con su furgoneta. A las cuatro de la tarde bajaba a Cotocollao y retornaba a la ocho de la noche. En el año 1995 el barrio contó con el servicio de transporte público provisto por la cooperativa “Cotocollao”.

El barrio Santa María de Cotocollao pese a no encontrarse en ninguno de los polos sur-norte del DMQ, cuenta con una ruta de transporte per-

Figura 1.3.2. Esquema funcional de la Situación Actual



Fuente: Reestructuración de la Red de Transporte Público de Pasajeros del DMQ- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito-Julio de 2017

En la década de 1990 los primeros moradores del barrio optaron por habitar la Hacienda Santa María, motivados por un anhelo de vivir en un lugar con condiciones de habitabilidad saludables y dignos, entonces dichas necesidades motivaron a sus moradores a trabajar en conjunto y construir esta comunidad (Gandarillas 2020), donde por lo expuesto anteriormente se denota la Resistencia Urbana de la que ha sido parte la población de este barrio.

Santa María de Cotocollao es un barrio que ha mantenido una posición abierta al trabajo conjunto con actores externos. La gestión emprendida por esta organización social ha posibilitado que el barrio desarrolle sostenidos procesos inclusivos y de integración como parte de su dinámica interna, Su directiva es la encargada de presidir y administrar la organización. Para el año 2000, el entonces alcalde de la ciudad, Roque Sevilla ofreció asfaltar las calles si el Barrio primero realizaba el canal para la colocación de tubería de alcantarillado que bajara desde Santa

teneciente a la cooperativa Cotocollao (ver figura 1.6.1), que empezó a operar el año 1995 (Gandarillas 2020), Ángel, morador del sector desde hace más de 5 años, menciona que “solo tienen una ruta de bus perteneciente a la cooperativa Cotocollao, esta al momento no se articula con los ejes longitudinales que cubren los recorridos tanto de los BTRs ni del recorrido que realiza el Metro de Quito. En las visitas se observa que tampoco tienen una conexión transversal con ninguna estación modal del sistema integrado de transporte público Ángel también menciona que existen dificultades de accesibilidad en las horas pico” (entrevista, Quito, 23 de noviembre de 2024). La falta de conectividad en gran medida responde al actual sistema de transporte desintegrado, de baja calidad de servicio, que atiende a los segmentos de demanda bajo esquemas tradicionales ineficientes (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2017). Ángel también indica que el barrio presenta problemas de inseguridad especialmente por las noches”.

Para verificar la hipótesis descriptiva por documentación, se compara el enunciado hipotético con fuentes secundarias de autores y entidades que han realizado estudios previos confiables. También se la contrasta con fuentes primarias a través de imágenes (ver figura 2.1.1), entrevistas a funcionarios de instituciones estatales, a moradores del barrio Santa María de Cotocollao, también de visitas participantes, además se ha construido información para sustentar el presente trabajo de investigación, a través del cálculo de tres posibles escenarios de conexión del barrio Santa María de Cotocollao hacia el centro histórico, de las etapas anteriores de análisis y exploración.

A continuación, se presentan los resultados: Se verifica la presencia de limitaciones físicas y financieras de este barrio para acceder a las oportunidades de vida urbana en temas referentes a transporte, accesibilidad y movilidad, la puesta en escena de la Primera Línea del Metro de Quito no ha logrado complementarse con el transporte masivo y por ende no ha logrado establecer un vínculo de conectividad con este barrio.

Figura 1.4.1. Barrio Santa María de Cotocollao y la ruta de transporte



Fuente: Autoría propia, 2024

En la segunda fase se realizó un cálculo de tres posibles escenarios de rutas de conexión del barrio Santa María de Cotocollao hacia el centro histórico, con la finalidad de medir tres variables comparativas, ruta 1, ruta 2 y ruta 3 en torno al número de conexiones, distancia (km), tiempo (hora/min), costo y número de integrantes de la familia promedio, para realizar este ejercicio se utilizó información del cuadro de origen y des-

tino del PMMS-DMQ 2022 (ver figura 2.1.2), los resultados permiten comprobar que la conectividad del Barrio Santa María de Cotocollao con el metro de Quito no mejora la conectividad (ver figura 2.1.3), pero si constituiría un costo más elevado de pasaje para los sujetos que realizan viajes en el día, lo que refleja una desventaja frente al sistema de transporte público y del BTR (ver figura 2.1.4).

Figura 2.1.1. Barrio Santa María de Cotocollao



Fuente: Autoría propia, 2024

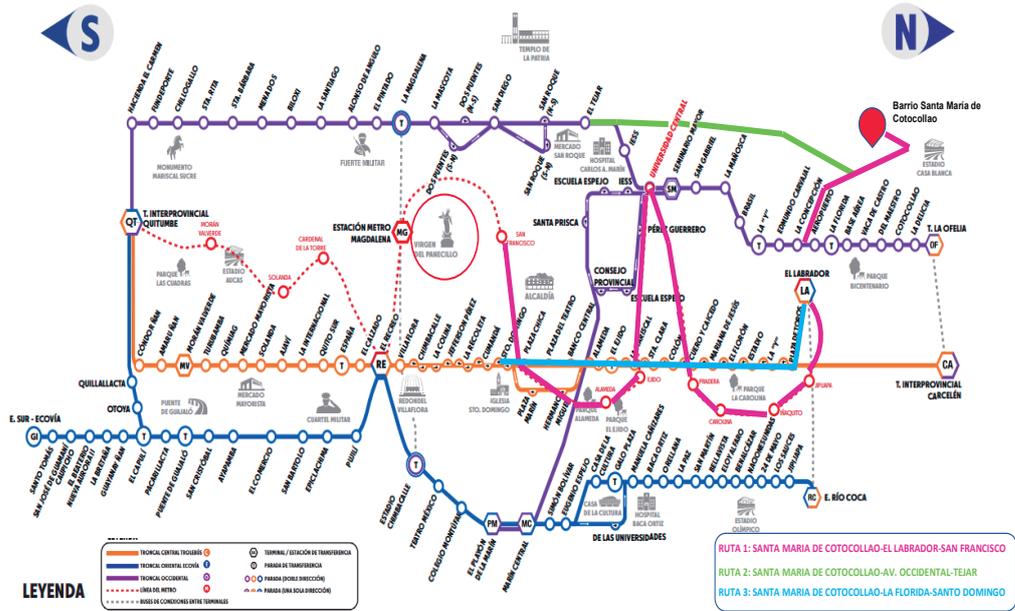
Dentro de los resultados podemos observar que la ruta 1 es la más costosa, la ruta 2 tiene un precio más económico que la ruta 1, además tiene una gran ventaja al disminuir el tiempo de conexión, la ruta 3 conserva su precio conveniente, pero excede en tiempo con respecto a la ruta 2. De lo anterior podemos inferir que la ruta más conveniente en tiempo y costo es la ruta 2, en esta se usa dos conexiones por medio de buses convencionales.

Figura 2.1.2. Tiempo de viaje total y segmentado por usuarios según el modo de transporte

La Encuesta de Origen Destino a Hogares – EODH 2022 permitió analizar las dinámicas de movilidad de los habitantes del DMQ, tal como conocer el tiempo promedio que invierten los usuarios en sus recorridos habituales y sus distancias en los diferentes modos de transporte					
77 min Transporte público BRT	60 min Transporte público convencional	40 min Auto	34 min Moto	27 min Bicicleta	20 min A pie
22 km	15 km	14 km	12 km	5,4 km	0,7 km

Fuente: PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO PMMS-DMQ 2022.

Figura 2.1.3. SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE DMQ



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2.1.4. Cálculo de conectividad

MOVILIDAD	No DE TRANSPORTES DE CONEXIÓN	DISTANCIA (KM)	TIEMPO (hora, min)	COSTO/ persona	COSTO No INTEGRANTES POR FAMILIA
RUTA 1	1)BSMC Bus convencional – la Florida	1) 17.5 km	1) 1 hora, 10 min	(35+60) cts.=95 cts	(4X 95) CTVS=3.80 dólares
	2)Metro estación Labrador -estación San Francisco	2) 12km	2) 18min		
	total	=29.5km	1 hora, 28 min		
RUTA 2	1)B11SMC Bus convencional – Av. Occidental	1) 6.25 km	1) 25 min	(35+35) cts.=70 cts	(4X 70) CTVS=2.80 dólares
	2)Bus convencional -parada el Tejar	2) 13km	2) 52 min		
	total	=19.25 km	=1 hora, 17 min		
RUTA 3	1)BSMC Bus convencional – la Florida	1) 17.5 km	1) 1 hora, 10 min	(35+35) cts.=70 cts	(4X 70) CTVS=2.80 dólares
	2)Trolebús -estación Santo Domingo	1) 17.5 km	2) 58 min		
	total	=32km	=2 horas, 8 min		

Fuente: Elaboración propia.

Conclusiones

Se comprueba que los habitantes del Barrio Santa María de Cotacollao están excluidos por presentar limitaciones, “barreras físicas y financieras”, para acceder a las oportunidades de la vida urbana, como lo señala (Jirón y Mansilla,2013), en temas referentes a transporte, accesibilidad y movilidad.

El Metro de Quito no ha logrado constituirse como el eje estructurante de un sistema de transporte masivo integrado, por tanto no contribuye a mejorar la conectividad para el barrio Santa María de Cotacollao, así como para muchos otros barrios en condiciones semejantes.

Se falsea la hipótesis al realizar el cálculo de las tres posibles rutas, donde se demuestra que además de la falta de conectividad del Metro de Quito con este barrio, el costo más elevado de su servicio hace que los usuarios prefieran sistemas de transporte más económicos, aunque esto signifique un incremento de tiempo.

Es indispensable promover una movilidad sostenible, en donde exista integralidad del territorio, permitiendo así, conectar el espacio público en cuanto a accesos al transporte, satisfaciendo las necesidades de los usuarios y contribuyendo a conservar el medio ambiente.

Por último, se concluye que, si bien están excluidos socialmente al tener limitaciones para acceder a mejores oportunidades en la vida urbana, la conectividad del metro de Quito hacia el barrio Santa María de Cotocollao no mejoraría sustancialmente su calidad de vida especialmente en temas económicos, ya que el Metro de Quito significaría un incremento en el costo de desplazamiento.

Referencias Bibliográficas

- Clemente, Jorge 2013. "Situación actual de los metros y ferrocarriles en América Latina". FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE Y EL COMERCIO EN AMÉRICA LATINA, 326 (10):1-16. <https://hdl.handle.net/11362/36138>
- Cunha, José Marcos P Da, y Jorge Rodríguez Vignoli.2009. "Crecimiento urbano y movilidad en América Latina". Revista Latinoamericana de Población 3(4-5): 27-64
- EPMMQ (EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO), 2020," informe de gestión anual ", Resolución N° DEPMQ-007-2021 07 de mayo de 2021
- Flavigna, Claudio, y Diego Hernández.2016. INMOVILIDAD EN LA CIUDAD: EL PERFIL DEL CIUDADANO "INMÓVIL" EN CÓRDOBA Y MONTEVIDEO. IMPLICANCIAS METODOLÓGICAS Y SUSTANTIVAS, Montevideo(Uruguay); Córdoba (Argentina)
- Gandarillas, Luis.2020 . "La organización social y el cambio generacional en la sostenibilidad del hábitat barrial El caso de Santa María de Cotocollao",Tesis de Maestría, Universidad Andina Simón Bolívar sede Ecuador
- Herrero Susana.2020. Exclusión laboral por movilidad. El caso de Quito (Ecuador), CIUDAD Y TERRITORIO ESTUDIOS TERRITORIALES, Vol. LII(216): 861-874
- Jirón, Paola, y Pablo Mansilla. 2013. Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. Revista de Geografía Norte Grande, (56): 53-74.
- Ortiz, Claudia. 2022. "Exclusión social e Inmovilidad. Un análisis al diseño de la Primera Línea del Metro de Quito". ,Tesis de Maestría, FLACSO Ecuador
- Pérez, Alfredo Morales, Salvador Gil Guirado y Fernando Maqueda Belmonte.2022."Movilidad sostenible: interdisciplinariedad, articulación conceptual y frentes de investigación" Documents d'Anàlisi Geogràfica 68(2): 393-422
- PMMS DMQ Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito 2022 Formulación del Plan Maestro de Movilidad Sostenible DMQ 2022-2042. Quito PMMS DMQ
- Quiroz, Verónica. 2015. "MOVILIDAD Y TRANSPORTE UNA MIRADA CUALITATIVA A LOS VIAJEROS METROPOLITANOS EN LA CIUDAD DE MEXICO". Tesis Doctoral, Universitat de Barcelona.
- Salazar, Alejandro Burrows, Camila Ugarte y Pablo Osses.2014. «Exclusión social asociada al transporte y su relación con la distribución de la densidad de población en la provincia de Melipilla, Región Metropolitana de Santiago de Chile». Revista de Geografía Norte Grande (59): 145-164.
- SANTOS, Luis Y GANGES y Juan Luis DE LAS RIVAS. 2008." CIUDADES CON ATRIBUTOS: CONECTIVIDAD". CIUDADES Valladolid (11):13-32.
- Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona 2017 Reestructuración de la red de Transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito. Resumen Ejecutivo, Julio 2017
- Vecchio, Giovanni, Ricardo Porreca y Daniela Jácome Rivera. 2020. "Socio-Spatial Concerns in Urban Mobility Planning: Insights from Competing Policies in Quito". Special Issue Public Transport Integration, Urban Density and Sustainability 12 (7):1-19 <https://doi.org/10.3390/su12072923>

Entrevistas

- (Estefanía Ulloa, Subsecretaria de Transporte Terrestre y Ferroviario, Ministerio de Transportes y Obras Públicas del Ecuador, Quito, 22 de noviembre de 2024).
- (Carlos Guevara, Subsecretario de la Infraestructura, Ministerio de Transportes y Obras Públicas del Ecuador, Quito, 22 de noviembre de 2024).
- (Fidel Navarrete, director de estudios de prefactibilidad y factibilidad de la Subsecretaría de delegaciones, Ministerio de Transportes y Obras Públicas del Ecuador, Quito, 22 de noviembre de 2024).
- Ángel, morador del barrio Santa María de Chillogallo dice que "solo cuentan con una ruta de transporte, que es ineficiente en horas pico y pasado las 8:pm no cuentan con servicio de transporte" (entrevista Quito, 23 de noviembre de 2024).

Cap. 3

Disputas en el Territorio



Impactos del acaparamiento de tierras en la altillanura colombiana:

11

Colonias menonitas en territorios
ancestrales del pueblo Sikuani en el
municipio de Puerto Gaitán, Meta
Colombia

Cindy Lorena Velasco Ulloa¹⁸
cilvelascofl@flacso.edu.ec

RESUMEN

Este trabajo se inscribe en los debates académicos sobre los procesos de concentración y acaparamiento de tierras; abordando la relación entre los daños ambientales y la tenencia de la tierra. Para esto se analizará el caso de la colonia menonita que llegó desde México el año 2016 y se asentó en la altillanura colombiana y que, a partir de su llegada, ha adquirido extensas propiedades objeto de actividades encaminadas a la deforestación para la plantación de monocultivos. Esto ha ocasionado la pérdida en la cobertura forestal de la zona, así como la vulneración al acceso a la tierra de las comunidades indígenas que ocuparon ancestralmente territorios que hoy son propiedad de esta colonia. Para el análisis se emplea la revisión de fuentes secundarias, información cartográfica e imágenes satelitales.

Palabras clave: Acaparamiento, concentración, deforestación, derechos territoriales, monocultivos, pueblo Sikuani, colonias menonitas.

ABSTRACT

This study is part of the academic debates on land concentration and land grabbing processes, addressing the relationship between environmental damage and land tenure. To this end, the case of the Mennonite colony that arrived from Mexico in 2016 and settled in the Colombian Altillanura will be analyzed. Since their arrival, they have acquired extensive properties for activities focused on deforestation for monoculture plantations. This has led to a loss of forest cover in the area, as well as the violation of land access rights of Indigenous communities that ancestrally occupied territories now owned by this colony. For the analysis, a review of secondary sources, cartographic information and satellite images is used.

Keywords: Land grabbing, concentration, deforestation, territorial rights, monocultures, Sikuani people, Mennonite colonies.

18 Abogada, estudiante de la Maestría de Desarrollo Territorial Rural de FLACSO Ecuador

Introducción

Latinoamérica es una región en la que predominan las dinámicas agrarias más desiguales a nivel global (Gómez y Soto 2012), enfrenta problemas de acaparamiento y extranjerización de tierras, especialmente en países megadiversos como Colombia. Estos procesos, agravados por la violencia interna, han despojado a comunidades locales e indígenas de sus territorios, causando daños ambientales y afectaciones a la biodiversidad (Salinas 2012; Rodríguez et al 2017).

Las regiones colombianas que han sido objeto del desplazamiento forzado también son blanco del modelo de desarrollo empresarial, como los departamentos de la altillanura orinoquense (Salinas 2012). La altillanura hace parte de la región fisiográfica de la Orinoquía Colombiana, la cual obedece a los territorios planos del este de la cordillera oriental. Comprende los departamentos de Meta y Vichada (Serrato y Ramírez 2018). Esta subregión de la Orinoquía denominada la última frontera agrícola de Colombia se caracteriza por su riqueza en diversidad biológica, en la que predominan los intereses económicos de diversos actores, incluyendo el gobierno y empresas privadas (Salinas 2012).

En el proceso de acaparamiento de tierras en esta región se han identificado grandes grupos económicos que han invertido en actividades agroforestales y cultivos semipermanentes. Entre los más conocidos se encuentran Grupo Inversiones Manuelita, Grupo Caicedo del Valle, Sabana de Puerto Gaitán – Sapuga S.A., Grupo Contegral, Agrocometa, Ingenio Sicarare, El Conuco, entre otros (Salinas 2012).

Sin embargo, en la altillanura colombiana existen otros actores involucrados en el fenómeno del acaparamiento de tierras, como las colonias menonitas que se identifican como comunidades religiosas. Motivados por la búsqueda de tierras fértiles y la práctica libre de su religión, los menonitas se asentaron en diferentes países de Latinoamérica lo largo del siglo XX, formando sociedades agrícolas caracterizadas por sus valores conservadores y estructuras patriarcales.

A Colombia llegaron en el año 2016 desde México. Para el 2021 habían adquirido aproximadamente 32.000 hectáreas y habían deforestado cientos de hectáreas de bosques de galería (Mongabay 2021) ecosistema característico de la altillanura. Aunque la cantidad de hectáreas deforestadas pueda parecer reducida en comparación con el área total adquirida, representa una grave amenaza para el ecosistema de la región.

La colonia menonita de interés de este estudio destinó los predios adquiridos en el municipio de Puerto Gaitán, Meta, para su asentamiento y para la siembra de cultivos de arroz, soya y maíz. Los predios que hoy en día son de su propiedad corresponden a zonas identificadas como de ocupación ancestral por pueblos de la etnia Sikuani.

En este contexto se formula la pregunta de investigación: ¿Cuáles son los impactos ambientales y sociales del acaparamiento de tierras por parte de esta colonia menonita en el territorio ancestral del pueblo Sikuani en el municipio de Puerto Gaitán, Meta?

Como hipótesis se plantea que el acaparamiento de tierras llevado a cabo por la comunidad menonita origina daños ambientales relacionados con la pérdida de cobertura forestal en la zona; genera una ruptura del desarrollo territorial como proceso social y limita los derechos al acceso a la tierra del pueblo Sikuani.

Acumulación y apropiación de recursos naturales

Edgar Ish describe la acumulación como un patrón en el que, mediante la vinculación de los contextos sociales y económicos de un territorio, se permite “la apropiación de los recursos y los capitales en un determinado sector de la sociedad o de la sociedad en su conjunto” (Ish 2010, 118). El autor señala, además, que la base histórica de la acumulación es el excedente económico. Según Harvey (2005), esta acumulación se hace más fácil en países donde las condiciones naturales son más propensas para su explotación.

Otra noción de acumulación se relaciona con la apropiación de recursos naturales, desigualdad y limitación en el acceso a la tierra, que se configura mediante la apropiación de los recursos naturales, pues su explotación intensiva genera una producción acelerada de excedentes. A su vez, las políticas neoliberales han facilitado el control de regiones abundantes en recursos, configurando una “sombria acumulación” (Harvey 2005, 34) mediante la apropiación de espacios intensificando la desigualdad social y el deterioro ambiental.

David Harvey (2005) señala que esta acumulación se da respecto de territorios en los que sobran los recursos, sin embargo, la situación actual en términos de pérdida de biodiversidad y la frecuente presencia de conflictos socioambientales por los recursos naturales demuestran lo contrario. En tal sentido, el proceso de acumulación representa una amenaza para las comunidades que se ven despojadas de sus recursos. Desde la crítica al enfoque reformista de la nueva ruralidad, Kay (2009), señala que, en el marco de la globalización y el neoliberalismo, las comunidades campesinas tienen un acceso limitado a recursos productivos y sufren la pérdida de tierras debido a procesos de acumulación por despojo.

Ish (2010) plantea que la acumulación de los recursos naturales está directamente relacionada con los daños ambientales y la inequidad social. Esta acumulación de recursos se manifiesta mediante su acaparamiento, lo que impide que el resto de la población pueda acceder a ellos, o bien que al hacer uso de los recursos estén agotados o deteriorados. Esto en contextos como el de Colombia, explican cómo los altos niveles

de concentración, inequidad e incluso alto crecimiento poblacional provocan afectaciones en la biodiversidad, traducidas en el aumento de la pérdida de cobertura forestal (Lara 2023).

¿Concentración, acaparamiento o extranjerización?

El acaparamiento junto a la extranjerización de tierras son considerados mecanismos propios de los procesos de la historia de la concentración (Rodríguez en FAO 2017); otros autores, en cambio, señalan que la concentración de la tierra y la extranjerización son características del fenómeno de acaparamiento (Borras et al. 2013). Además de identificarse la indudable relación entre acaparamiento y concentración como dinámicas inequitativas de tenencia de extensiones de tierra considerables, también se evidencia la falta de consenso entre los autores en su definición, así como diferencias conceptuales.

La literatura que atañe a este asunto se ha enfocado en las causas de estas dinámicas, identificadas con diversos factores a nivel mundial como la crisis alimentaria, el acelerado aumento de precios de los alimentos, la crisis energética y el crecimiento poblacional los cuales exacerbaron los procesos de apropiación de tierras en los continentes de Asia y África (Borras y Franco 2010; Borras et al. 2013; FAO 2017; Rodríguez et al. 2017). Sin embargo, además de las causas, es necesario analizar las consecuencias generadas por el acaparamiento de tierras, no solo respecto a la profundización de la distribución inequitativa de recursos asociados a la tierra como mecanismo de concentración y acumulación de riqueza, sino también frente a las posibles afectaciones ambientales de estos procesos y las limitaciones al acceso a la tierra a otros grupos poblacionales.

En el marco de las dinámicas de acumulación del capital, el acaparamiento y la concentración de tierras son procesos que se desarrollan a nivel global junto a distintas crisis mundiales; existiendo debates para definirlos y relacionarlos entre sí. Respecto del término de acaparamiento de tierras, a pesar de ser constantemente cuestionado y reinterpretado, es un término influyente, pues se ha convertido en un concepto insignia a nivel mundial para abordar la tenencia inequitativa de la tierra. Alude a estructuras de poder y confiere un significado político e histórico a la actual disputa global por la tierra (Borras et al. 2011).

El acaparamiento se define través de las siguientes características: 1) mediante el ejercicio del poder a través del control territorial ocasionando cambios en el uso de la tierra y sus recursos, con el fin de lucrarse gracias a su dominio; 2) la noción de escala tanto en los procesos de compra de tierras, como en el capital necesario para llevarlos a cabo, de manera que la problemática no se centre en el tamaño de las extensiones de los predios adquiridos, sino en mantener el capital como la base para el estudio del acaparamiento;

y 3) el acaparamiento se desarrolla como parte de los mecanismos de acumulación del capital y debido a factores a nivel mundial como las recesiones económicas, emergencias climáticas y alimentarias, que llevan a los grandes capitales a buscar nuevas inversiones con rendimientos estables, tales como los monocultivos a gran escala, Borras et al. (2013).

Autores como Saturnino Borras y Cristóbal Kay (2013) proponen analizar el fenómeno del acaparamiento de tierras de una manera profunda con relación a la globalización capitalista a nivel mundial, en el marco de la cual la agricultura capitalista, además de sacar provecho, ha generado la proliferación de empresarios externos que con el tiempo se convierten en parte del sector inter-agroindustrial (Chonchol 2008).

Bajo esta premisa, el desarrollo territorial se erige como una respuesta emergente a la globalización (Campagne y Pecqueur 2014) –que influye significativamente en los modelos de desarrollo territorial– al reivindicar las particularidades y potenciar los recursos propios de los territorios (Campagne y Pecqueur 2014), diferenciándose de las lógicas de la competitividad.

Por lo tanto, en el marco de las distintas crisis mundiales en las que se origina el acaparamiento de tierras, en particular frente a las limitaciones, disputas por la tierra y la inequitativa distribución de la riqueza, este fenómeno supone una ruptura para el desarrollo territorial como proceso social de una región (Torre 2016), pues se ignoran las estrategias de los actores a nivel regional y local, se rompen las relaciones de colaboración, las redes de actores, se obstaculiza la gestión de los procesos de los actores locales y de la economía de la proximidad donde los territorios se construyen a través de los sentimientos de pertenencia de sus habitantes y de la interpelación de las comunidades locales (Pecqueur 1998).

Modelo de desarrollo empresarial en la altillanura colombiana

Gracias al mercado neoliberal, las políticas de libre mercado han permitido el ingreso de actores extranjeros con los recursos suficientes para la compra de maquinaria y tecnologías para el desarrollo agroforestal, la producción de agrocombustibles, cultivos semipermanentes, así como la compra de tierra que ha originado fenómenos como el de la concentración (Salinas 2012).

Al respecto, el Estado colombiano ha otorgado los mismos derechos que tienen los nacionales a actores extranjeros, lo que, sumado a las formas de apropiación de recursos, ha propiciado el acaparamiento de la tierra en manos de determinados grupos económicos foráneos en perjuicio de las poblaciones locales y las comunidades indígenas. Esta situación se refleja en la Altillanura –una zona basada en el modelo de desarrollo empresarial–, frente a un vacío en la normatividad agraria sobre la propiedad y uso de la tierra y los

conflictos territoriales que se han intensificado por el crecimiento de las actividades petroleras y la agroindustria (Calle Alzate y Nãñez Ortiz 2022; Salinas 2012).

Para el periodo de gobierno 2002–2010 se estableció la política del “Renacimiento de la Orinoquía Alta de Colombia: “Un megaproyecto para el mundo” (Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural 2004); por su parte, uno de los macroproyectos gubernamentales del cuatrienio 2010–2014 de impacto regional fue el aprovechamiento productivo, integración y desarrollo de la Altillanura que se tradujo en la modernización de infraestructura, suministro de energía, asistencia técnica y créditos a los proyectos de desarrollo empresarial y petrolero en la zona. Otro gran proyecto por resaltar es la creación de una zona franca en el municipio de Puerto López en el departamento del Meta (Salinas 2012).

Estas acciones encaminadas al éxito del modelo extractivista en la altillanura han generado una aceptación de fenómenos como el acaparamiento de tierras que ocasiona el despojo de las comunidades indígenas y la vulneración de sus derechos territoriales, por lo que se ven sujetas a otras formas de relación capitalista que favorecen a los grandes proyectos agroindustriales (Calle Alzate y Nãñez Ortiz 2022; Salinas 2012).

El Pueblo Sikvani en la altillanura colombiana

Esta etnia de la familia lingüística Guahibo se ubicaba ancestralmente en los departamentos de Arauca, Casanare, Meta y Vichada (ICANH 2024). Se caracterizaba por ser un pueblo nómada, pues recorrían los territorios y ríos de estos departamentos en busca de alimento y recursos para su sostenimiento (ONU 2022). No obstante, debido a la violencia interna, el pueblo Sikvani fue víctima del despojo de su territorio ancestral y del desplazamiento forzado; en consecuencia, se vieron obligados a asentarse de manera permanente en otros departamentos del país (ACNUR 2017) (ONU 2022).

De acuerdo con el Censo Nacional de Población y Vivienda realizado en el 2018, se reportó una población de 52.361 personas que se reconocieron como pertenecientes al pueblo Sikvani, de los cuales un 21,1% se ubica en el municipio de Puerto Gaitán, Meta, es decir, 11.057 individuos (DANE 2023). Con ocasión a la distribución de clase y tipo de territorio étnico se reportó que del total de la población un 11,0% se ubica en cabeceras municipales, 72,5% en resguardos indígenas y 16,5% en el área rural dispersa (DANE 2023).

En Colombia, las tierras de las comunidades indígenas se regularizan a través de la constitución de Resguardos Indígenas, como un “reconocimiento legal de su propiedad colectiva sobre la tierra” (Agnew, Oslender 2010, 194). Sin embargo, para la etnia Sikvani esta figura legal no se consolidó con el territorio ancestral ubicado en

Puerto Gaitán, Meta, por lo que actualmente se ha dificultado el proceso de restitución de tierras a su favor. Aunado a ello, los territorios que ocupaban de manera ancestral hoy en día son de propiedad de comunidades menonitas, quienes destinaron estos predios para la siembra de monocultivos.

Para el pueblo Sikvani, la vida en comunidad se sustenta en tres fundamentos: la transmisión de sus saberes ancestrales, el buen vivir y los vínculos espirituales con las vidas dentro y fuera de la tierra, los cuales se mantienen con la preservación de los árboles y los entes que en ellos residen (Rozo 2020).

En su mayoría, los territorios ancestrales de los pueblos indígenas se componen de riqueza ecológica y gran biodiversidad, por lo que los bosques y los conocimientos materiales e inmateriales se consideran, por ejemplo, como mitigadores de los impactos del cambio climático (Ulloa 2012).

Las prácticas ancestrales y la relación con la tierra de los pueblos indígenas los convierten en actores clave en la defensa de sus territorios y para afrontar los actuales desafíos ambientales. Sin embargo, se enfrentan a una constante amenaza debido a las dinámicas neoliberales que promueven el acaparamiento de tierras, la apropiación y acumulación de recursos naturales. Estas dinámicas generan conflictos socioambientales y ponen en riesgo su supervivencia y su relación con el territorio.

Colonias menonitas en el municipio de Puerto Gaitán, Meta

Los menonitas son originarios de Europa del Este; pertenecen a la corriente anabaptista iniciada por el sacerdote Menno Simons, quien en 1536 se desligó de la Iglesia Católica y se unió a un movimiento de reforma que posteriormente se convirtió en el Sacro Imperio Germánico (Dourojeanni 2022).

En 1638 iniciaron su migración hacia América, al estado de Pensilvania. Por su parte, las colonias que permanecieron en Europa del Este migraron hacia Rusia y de allí posteriormente a Norteamérica y Canadá en 1873, y a Argentina en 1877 (Dourojeanni 2022).

Durante las primeras décadas del siglo XX, migraron hacia otros países de América Latina por los hostigamientos de los que eran víctimas debido a su religión (Brooks 2023) y debido a la ola de migraciones ocasionadas por la Segunda Guerra Mundial (Dourojeanni 2022). En búsqueda de tierras fértiles, baldías y de garantías al respecto de sus creencias religiosas y conservadoras, los menonitas llegaron a México por invitación y financiamiento brindado por el gobierno de la época a esta comunidad. También llegaron a otras zonas de países como Brasil, Bolivia (1954), Paraguay (1927), Perú (1950) y Uruguay. Paraguay fue uno de los países que también brindó facili-

dades para su asentamiento, gracias a ello “los menonitas controlan unas veinte veces más tierras que los propios paraguayos, a pesar de ser el 0,45% de la población del país” (Dourojeanni 2022, 83).

Los menonitas conforman sociedades patriarcales y agricultoras en las que los hombres se encargan de la producción agrícola. Para el año 2021, las 214 colonias menonitas asentadas en Latinoamérica ocupaban un total de 3,9 millones de hectáreas, “más que la superficie total de los Países Bajos” (Le Polain 2021, 4). En la actualidad, los menonitas han ingresado en la Amazonía de los países de Bolivia, Perú y Colombia, ocupando aproximadamente 40 mil hectáreas de las cuales han deforestado cientos de ellas en Colombia y cerca de 10.000 solo en Bolivia ¹⁹ y Perú. En este último país latinoamericano, además, en la zona de Masisea invadieron una parte de los territorios de las comunidades indígenas Shipibos (Dourojeanni 2022).

La tala de árboles para la siembra de grandes extensiones de tierra y la transformación del entorno es una particularidad de las actividades de este grupo para desarrollar sus estrategias productivas en los nuevos países en los que se asientan. (Brooks 2023; Dourojeanni 2022).

A Colombia llegaron en el año 2016 desde México en búsqueda de tierra suficiente para cultivar. Para el 2021, constituyeron dos sociedades: Agroindustria Llanos la Esperanza S. A. S. y Agrícola Enns del Llano S. A. S. (Dourojeanni 2022) y, adquirieron aproximadamente 32.000 hectáreas que incluyen, además de predios de propiedad privada, predios de origen baldío de propiedad pública, predios adjudicados de manera irregular por parte de la autoridad agraria y predios ligados a actividades ilícitas (Mongabay 2021 b).

La colonia menonita de interés de este estudio destinó los predios adquiridos en el municipio de Puerto Gaitán, en el departamento del Meta, para su asentamiento y para la siembra de monocultivos de arroz, soya y maíz. Al año 2021 habían deforestado 135 hectáreas mediante tala y quema a cielo abierto de bosques de galería (Mongabay 2021 a). Los bosques de galería, que son esenciales para sostener el ecosistema y proveer de servicios ambientales (Núñez-Avellaneda et al. 2019), están ubicados en las riberas de los ríos y orillas de las quebradas y caños (Serrato y Ramírez 2018). Estos bosques han sido afectados por las prácticas de esta colonia religiosa, particularmente en las zonas identificadas como de ocupación ancestral por pueblos indígenas del pueblo Sikuani. Esta comunidad indígena, además de percibir el impacto ambiental de la deforestación, también se ha visto vulnerada en sus derechos territoriales, pues las tierras que ocupaban ancestralmente y de las que tuvieron que

huir a razón de la violencia, hoy en día son de propiedad de los menonitas (Mongabay 2021 a).

Impactos del acaparamiento de tierras causado por la colonia menonita en la altillanura colombiana

Según el debate de control político efectuado el 26 de septiembre de 2023 en la Comisión V de la Cámara de Representantes del Congreso de la República de Colombia, relacionado con la acumulación y extranjerización de la tierra en Colombia, caso de la comunidad menonita en Puerto Gaitán, Meta; el representante a la cámara Cristian Avendaño expuso que la colonia menonita ubicada en esta zona acumula grandes extensiones de tierra que están en manos de ciento setenta y seis personas.

Esta situación supone, en palabras del congresista, un “esquema para acumular grandes cantidades de tierra” (Avendaño 2023) y una evasión de la normatividad agraria, pues mediante la figura de la propiedad en común y proindiviso y la creación de grupos empresariales, se restringe el seguimiento al acaparamiento de tierras, con el agravante de que en el país este fenómeno a diferencia de la acumulación no está prohibido ni definido en la normatividad.

Por su parte, el senador Wilson Arias (2023) recalzó en su intervención la presencia de derechos ancestrales de comunidades indígenas en esta zona, particularmente de influencia del pueblo Sikuani. De igual manera señaló, por un lado, las implicaciones ambientales como la destrucción del bosque nativo; y, de otro, las irregularidades de las compraventas realizadas por los menonitas, que incluyen predios que provienen de despojo por los paramilitares (Arias 2023).

Expone el senador que entre los años 2017 y 2022 esta colonia menonita invirtió 20 millones de dólares en maquinaria y adquisición de predios. Además, señala que “se comportan como un complejo agroindustrial” (Arias 2023) y como un conglomerado empresarial, pues la comunidad ha constituido aproximadamente diecisiete sociedades.

La viceministra para el Diálogo Social, la Igualdad y los Derechos Humanos del Ministerio del Interior Lilia Solano manifestó que el Pueblo Sikuani, seminómada, es una de las ciento cinco comunidades indígenas reconocidas en Colombia como desplazadas que ha vivido una violación grave de derechos humanos; se encuentra en condiciones de pobreza, marginalidad y pide respeto por su territorio. En palabras de la viceministra:

Este despojo de la tierra ha limitado justamente la posibilidad que tienen las Comunidades del derecho a una vida digna, del derecho al cultivo, del derecho a la movilidad y

¹⁹ En ese país también han afectado el ecosistema mediante la deforestación de aproximadamente 4 millones de hectárea en los ecosistemas de Chaco y Chiquitanía (Dourojeanni 2022).

justamente como otros Pueblos Ancestrales hay Lugares Sagrados (Solano 2023).

Las denuncias expuestas en el Congreso de la República Colombiana evidencian las principales consecuencias provocadas por el acaparamiento de tierras de la colonia menonita en el municipio de Puerto Gaitán, Meta. Por un lado, afectaciones al ecosistema correspondientes a actividades tendientes a la deforestación, por lo cual a doce miembros de esta colonia les imputaron delitos de uso ilícito de recursos naturales renovables, daño a los recursos naturales e invasión de un área de especial importancia ecológica (Moreno 2024). Por su parte, la autoridad ambiental de la zona Corporación para el Desarrollo Sostenible del Área de Manejo Especial La Macarena – Cormacarena, abrió tres procesos administrativos en su contra por transgresiones a la normatividad ambiental, con ocasión a las acciones tendientes a la deforestación de 93 ha., y la contaminación de cuerpos hídricos (Vélez 2022).

A continuación, se evidencia el análisis multitemporal realizado con las capas de cambio en la superficie cubierta por bosque natural, dispuestas por el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales – IDEAM, del año 2016 -fecha en que llega esta colonia menonita a Colombia- al año 2023 -año límite con el que se cuenta información-.

Las zonas resaltadas en rojo (mapa 1) corresponden a las áreas identificadas con pérdida en la superficie de bosque natural, respecto de la zona en la que se encuentra ubicado uno de los predios de propiedad de la colonia menonita denominado Finca Liviney.

Si bien actualmente no se evidencian cifras exactas que den cuenta del área deforestada por parte de los menonitas en los predios de su propiedad, y en la información disponible por el IDEAM

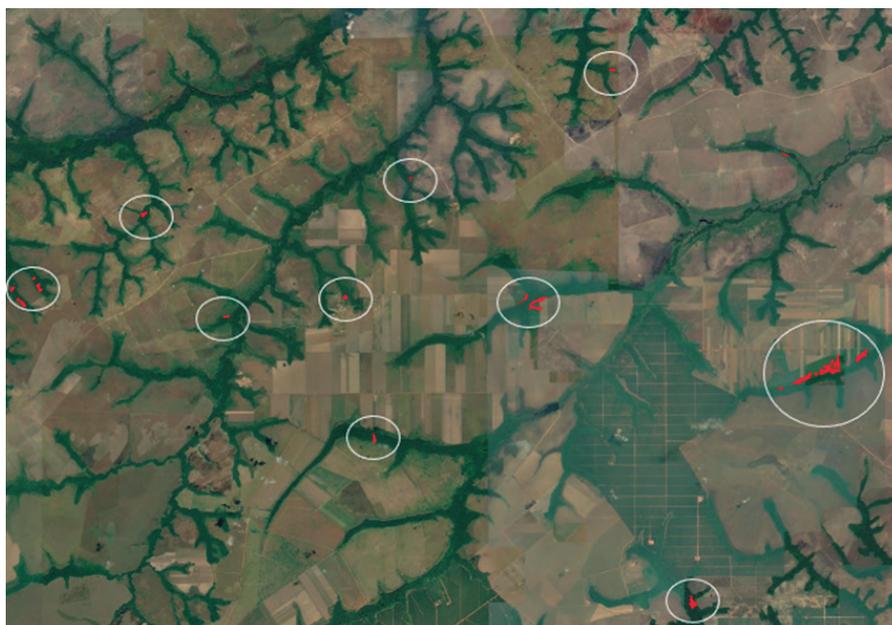
como entidad pública no se indican cifras oficiales correspondientes a la pérdida en la superficie de bosque en hectáreas, el análisis multitemporal de las imágenes satelitales permite identificar la presencia del cambio de cobertura forestal en el área.

Además de la deforestación, también se evidencian otros daños ambientales como alteración del ciclo hidrológico, uso intensivo de agroquímicos, pesticidas y semillas transgénicas. Teniendo en cuenta que el suelo ocupado lo usan para la siembra de monocultivos, también se desprenden otro tipo de afectaciones derivadas de esta actividad como la degradación del suelo (Dourojeanni 2022). Por lo tanto, “el impacto ambiental más importante ha sido como agentes eficientes de deforestación y alteración de ecosistemas naturales” (Dourojeanni 2022, 88).

De otro lado, la ocupación de los territorios ancestrales que hoy en día son propiedad de esta colonia menonita ha vulnerado los derechos territoriales del pueblo indígena Sikuani, así como limitado el acceso a la tierra de esta comunidad; pues por tratarse de predios que hoy en día son de propiedad privada se obstaculizan los procesos de reclamación de tierras y el acceso a sus sitios sagrados.

En tal sentido, se rompen las relaciones del Pueblo Sikuani con las tierras que han ocupado ancestralmente, con sus sitios sagrados, las prácticas culturales relacionadas con estos lugares e incluso las relaciones entre los miembros de este pueblo, toda vez que han tenido que migrar hacia otros departamentos buscando proteger su integridad a costa del alejamiento de su propio pueblo y de la pérdida de control y toma de decisiones sobre su territorio, pues estas tierras también son atractivas para actores económicos quienes, a través del desarrollo de proyectos ex-

Mapa 1. Análisis multitemporal cambio en la superficie de bosque natural Finca Liviney



Fuente: Elaborado por la autora con información del Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales – IDEAM

tractivos ocasionan la reconfiguración del territorio.

Reflexiones finales

El presente texto aborda de manera general los impactos ambientales y sociales del acaparamiento de tierras por parte de la colonia menonita en el territorio ancestral del pueblo Sikuaní en el municipio de Puerto Gaitán, Meta. Estos impactos evidencian una transformación no solo en el territorio como espacio físico, sino en donde los individuos desarrollan su identidad mediante su apropiación y valorización, a través de lo que establece Raffenstein (2011): acciones simbólicas o instrumentales.

También se reflejan procesos de desterritorialización que implican que los grupos precarizados pierdan el control respecto de su territorio al ser ejecutado por otros actores (Haesbaert 2013), tal como sucede con los pueblos indígenas que ocuparon históricamente este territorio y que actualmente se ven limitados en el acceso y la restitución para ocupar estas zonas.

De esta manera, se identifican conflictos entre la comunidad menonita y el pueblo Sikuaní, exacerbando las disputas por el acceso a la tierra y la apropiación de los recursos naturales. Esto teniendo en cuenta que las colonias menonitas actúan de manera semejante a la de los grandes grupos económicos de la zona, debido al capital económico con el que cuentan, las sociedades jurídicas que constituyen y las acciones enmarcadas en un modelo de desarrollo empresarial y extractivista. Estos conflictos vulneran los derechos territoriales del Pueblo Sikuaní y se traducen en barreras para el ejercicio de sus derechos culturales.

Estas dinámicas se han desarrollado en un contexto histórico y político complejo como el colombiano, marcado por la debilidad institucional, la desigualdad social y la falta de reconocimiento de los derechos territoriales de los pueblos indígenas, sumado a que la violencia ha sido un instrumento para despojar a las comunidades de sus tierras, facilitando así la adquisición de grandes extensiones por parte de actores extraterritoriales.

En términos ambientales las acciones llevadas a cabo por esta colonia menonita han originado daños en la naturaleza tales como la deforestación, la degradación de los suelos y la contaminación de fuentes hídricas. Estas prácticas intensivas han provocado una pérdida de biodiversidad y han alterado los ecosistemas locales, poniendo en riesgo la sostenibilidad de la región.

En el marco de factores ambientales, sociales y políticos, este estudio pone de manifiesto los impactos que ha conllevado la formación de la colonia menonita en territorios ancestrales del municipio de Puerto Gaitán, Meta, afectaciones que van más allá de su asentamiento territorial, pues también impactan el ecosistema, así como

la vida de las poblaciones locales, y en particular la existencia de los pueblos indígenas.

Referencias bibliográficas

- Agnew, John, Ulrich Oslender. 2010. "Territorialidades superpuestas, soberanía en disputa: lecciones empíricas desde América Latina". *Revista Tabula Rasa*. 13: 191-213. <https://doi.org/10.25058/20112742.409>
- Arias, Wilson. 2023. Debate de Control Político sobre acumulación y extranjerización de la tierra en Colombia. Comisión V de la Cámara de Representantes del Congreso de la República de Colombia. Septiembre.
- Avendaño, Cristian. 2023. Debate de Control Político sobre acumulación y extranjerización de la tierra en Colombia. Comisión V de la Cámara de Representantes del Congreso de la República de Colombia. Septiembre.
- ACNUR. 2017. "La lucha del pueblo indígena Sikuaní en Colombia, por la pervivencia y su derecho ancestral al territorio". 19 de abril. <https://www.acnur.org/noticias/stories/la-lucha-del-pueblo-indigena-sikuaní-en-colombia-por-la-pervivencia-y-su-derecho>
- Borras Jr., Saturnino M., Cristóbal Kay y Jhon Wilkinson. 2013. "Acaparamiento de tierras y acumulación capitalista: aspectos clave en América latina". *Revista Interdisciplinaria de Estudios Agrarios*. 38: 75 - 103.
- Brooks, Darío. 2023. "Cuál es el origen de los menonitas, la comunidad ultrarreligiosa asentada en América Latina que protagonizó el escándalo sexual que retrata la película *Ellas hablan*". *BBC News*, 13 de marzo. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-64883232>
- Calle Alzate, Laura, Jimena Ñañez Ortiz. 2022. "Territorialización, control y acaparamiento de tierras para la implementación de un modelo agroindustrial en la Altillanura colombiana." *Geopolítica(s) Revista de estudios sobre espacio y poder*. 13(1): 147-173. <https://dx.doi.org/10.5209/geop.77358>
- Campagne, Pierre y Bernard Pecqueur. 2014. *El Desarrollo Territorial. Una respuesta emergente a la globalización*. París: Editions Charles Léopold Mayer.
- Corte Constitucional de Colombia. 2009. Auto 004 del 26 de enero de 2009. Bogotá.
- Chonchol, Jacques. 2008. "Globalización, pobreza y agricultura familiar". *Ruris*. 2 (1): 184 - 196.
- DANE. 2023. Información sociodemográfica del pueblo Sikuaní. Bogotá. Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE.
- Dourojeanni, Marc. 2022. "Menonitas y deforestación en América del Sur". *Revista Investigaciones Universidad Le Cordon Bleu*.

- 9 (1): 79 – 93. <https://doi.org/10.36955/RIUL-CB.2022v9n1.007>
- Moreno, Cristian. 2024. “Los argumentos de los menonitas ante la investigación por supuesta deforestación”. *La República*, 27 de julio. <https://www.larepublica.co/economia/menonitas-sostienen-que-no-hay-deforestacion-3916815>
- Haesbaert, Rogeiro. 2013. “Del mito de la des-territorialización a la multiterritorialidad.” *Cultura y representaciones sociales*. 8 (15): 9-42.
- ICANH (Instituto Colombiano de Antropología e Historia). 2024. “Pueblo Sikuani” 20 de octubre. <https://coleccion.icanh.gov.co/articulos/pueblos/SIKUANI.php>
- Isch L. Edgar. 2010. “La contaminación del agua como proceso de acumulación”. En *Justicia Hídrica*. 107-121. Cali: Merlín S.E.
- Kay, Cristóbal. 2009. “Estudios rurales en América Latina en el periodo de globalización neoliberal: ¿una nueva ruralidad?”. *Revista Mexicana de Sociología*. 71 (4): 607-645. doi: <http://dx.doi.org/10.22201/iis.01882503p.2009.004.17769>
- Kay, Cristóbal. 2012. “Visión de la Concentración de la Tierra en América Latina”. Seminario-Debate, *La Concentración de la Tierra: Un Problema Prioritario en el Ecuador Contemporáneo*. Flacso sede Ecuador.
- Lara, Nicolás. 2023. “Deforestación y desigualdad de la tierra: un análisis econométrico en el posconflicto colombiano (2015-2019)”. *Cuadernos de Economía*, 42: 203-232. doi: <https://doi.org/10.15446/cuad.econ.v42n89.94607>
- Le Polain De Waroux, Yann, Janice Neumann, Anna O’Driscoll, Kerstin Schreiber. 2021. “Pious pioneers: the expansion of Menonite colonies in Latin America”. *Journal of Land Use Science*, 16 (1): 1-17. doi: [10.1080/1747423X.2020.1855266](https://doi.org/10.1080/1747423X.2020.1855266)
- Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural. 2004. *El renacimiento de la Orinoquía alta de Colombia: un megaproyecto para el mundo*. Bogotá: Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural.
- Mongabay. 2021 a. “Colombia: menonitas deforestan un territorio ancestral en el Meta”, 31 de mayo. <https://es.mongabay.com/2021/05/colombia-menonitas-deforestan-un-territorio-ancestral-en-el-meta/>
- _____. 2021 b. “Los menonitas acumulan en los Llanos una tierra con pasado turbio”. 1 de julio. <https://es.mongabay.com/2021/07/los-menonitas-acumulan-en-los-llanos-una-tierra-con-pasado-turbio/>
- Núñez-Avellaneda, Luis Alberto, María Isabel Castro, Gelys Mestre, Lucía Lozano. 2019 “Los bosques de galería conectores de vida”. *Revista Ámbito Investigativo*. 4 (3): 13 – 19. <https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1030&context=ai>
- ONU (Organización de las Naciones Unidas Colombia). 2022. “La comunidad sikuani, un pueblo que aporta a la construcción de paz en Colombia”. 10 de agosto. <https://colombia.un.org/es/194320-la-comunidad-sikuani-un-pueblo-que-aporta-la-construccion-de-paz-en-colombia>
- Raffestin, Claude. 2011 (1980). *Por una geografía del poder* (Traducción y notas de Yanga Vilagómez Velázquez). Michoacán: Colegio de Michoacán.
- Rodríguez, Flavio Bladimir, Juana Camacho y Juan Carlos Morales. 2017. “Concentración, acaparamiento de tierras, desarrollo rural y derecho a la alimentación”. En *Concentración, acaparamiento de tierras, desarrollo rural y derecho a la alimentación*. 32 – 55. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Rozo, Damaris. 2020. “Deforestación en Colombia: ‘una verdadera guerra contra los mundos relacionales’”. Programa de Investigación de Política Exterior Colombiana. <http://hdl.handle.net/1992/47904>
- Sack, Robert. 1983. “Human Territoriality: A Theory.” *Annals of the Association of American Geographers*. 73 (1): 55-74.
- Salinas Abdala, Yamile. 2012. “El Caso de Colombia”. En *Dinámicas del mercado de la tierra en América Latina y el Caribe: concentración y extranjerización*. 179 – 208. Roma: FAO.
- Serrato, Pedro, Héctor Ramírez. 2018. “La altillanura colombiana: aspectos biofísicos”. Bogotá: Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC.
- Solano, Lilia. 2023. Debate de Control Político sobre acumulación y extranjerización de la tierra en Colombia. Comisión V de la Cámara de Representantes del Congreso de la República de Colombia. Septiembre.
- Torre, André. 2016. “El rol de la gobernanza territorial y de los conflictos de uso en los procesos de desarrollo de los territorios”. *Revista Geográfica Valpso*. 53: 07 – 22.
- Ulloa, Astrid. 2012. “Los territorios indígenas en Colombia: de escenarios de apropiación transnacional a territorialidades alternativas”. *Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. 418 (65): 1-9. www.ub.edu/geocrit/sn/sn-418/sn-418-65.htm
- Vélez, Alexa. 2022. “La huella menonita: pueblos indígenas y comunidades denuncian desalojo, tráfico de tierras y destrucción de sus bosques en Latinoamérica”. *Mongabay*. 19 de octubre. <https://es.mongabay.com/2022/10/huella-menonita-provoca-deforestacion-de-bosques-en-latinoamerica>

Desigualdades territoriales, ancestralidad e intervenciones urbanas en Quito:

12

Caso comuna Bolaños Pamba
Ecuador

Paúl Alejandro Bazante Almeida ²⁰
pbazantealmeifl@flacso.edu.ec

RESUMEN

El presente artículo analiza cómo la condición de territorio ancestral del barrio Bolaños, renombrado por sus habitantes como Comuna Bolaños Pamba en 2017, ha influido en las intervenciones urbanas realizadas por instituciones públicas en Quito, entre 2015 y 2024. A pesar de que la legitimidad territorial del barrio está respaldada por una escritura de 1927 y su continuidad histórica, las instituciones estatales y los medios de comunicación han reforzado su estigmatización al catalogarlo como un asentamiento informal. Estas narrativas, enmarcadas en la colonialidad del poder, han favorecido intervenciones urbanas que fragmentan y aíslan el territorio, ignorando su conexión histórica con el pueblo Kitu Kara.

El estudio expone cómo proyectos como la “Solución Vial Guayasamín” evidencian un patrón que prioriza intereses económicos sobre los derechos comunitarios. Además, se explora el papel de los medios de comunicación en la reproducción de representaciones negativas sobre el barrio y su efecto en la opinión pública. Frente a estas dinámicas, Bolaños Pamba ha demostrado una capacidad de resistencia significativa mediante prácticas tradicionales como las mingas y la reivindicación cultural de su identidad ancestral. Este estudio subraya la importancia de repensar la planificación urbana desde una perspectiva inclusiva que valore la diversidad territorial y promueva la justicia social.

Palabras clave: ancestralidad, intervenciones urbanas, colonialidad del poder, comunas, resistencias.

ABSTRACT

This article analyzes how the status of ancestral territory of the Bolaños neighborhood, renamed by its inhabitants as Comuna Bolaños Pamba in 2017, has influenced urban interventions carried out by public institutions in Quito between 2015 and 2024. Although the territorial legitimacy of the neighborhood is supported by a deed from 1927 and its historical continuity, state institutions and the media have reinforced its stigmatization by categorizing it as an informal settlement. These narratives, framed in the coloniality of power, have favored urban interventions that fragment and isolate the territory, ignoring its historical connection with the Kitu Kara people.

The article exposes how projects such as the “Solución Vial Guayasamín” reveal a pattern that prioritizes economic interests over community rights. Additionally, the role of the media in reproducing negative representations about the neighborhood and its effect on public opinion is explored. Faced with these dynamics, Bolaños Pamba has demonstrated a significant capacity for resistance through traditional practices such as mingas and the cultural reclamation of its ancestral identity. This study highlights the importance of rethinking urban planning from an inclusive perspective that values territorial diversity and promotes social justice.

Keywords: ancestry, urban interventions, coloniality of power, communes, resistance

Introducción

El territorio es un elemento estructurante de las condiciones de vida de las personas, ya que determina las oportunidades que sus habitantes tienen para la realización de sus derechos políticos, económicos y sociales, así como también puede configurarse en una fuente de discriminación (Cecchini, Holz y Soto de la Rosa 2021). Esta desigualdad se presenta principalmente como resultado de las diferencias existentes en la cobertura de servicios, infraestructura y acceso a oportunidades de salud, empleo y educación que tiene una población en función de su lugar de residencia, ocasionando que los pobladores de áreas con mayor deficiencia en estos factores sean víctimas de patrones de desigualdad que se reproducen de manera estructural.

El vínculo entre espacio y desigualdad se evidencia de una manera particularmente aguda en América Latina y el Caribe ya que, además de ser la región con mayor disparidad en términos de distribución de ingreso del mundo, presenta una marcada segregación territorial (Genta, y otros 2022).

De acuerdo a Castells (2014), si bien las grandes ciudades se constituyen en motores de crecimiento económico e innovación y han supuesto una mejora de las condiciones de vida en general, son también el escenario en el que la polarización, la fragmentación y la pobreza se expresan de manera más notoria, a través de la marginalización de barrios y asentamientos urbanos que no cuentan con infraestructura ni en la cantidad ni en la calidad necesarias y justas para garantizar las oportunidades de desarrollo equitativas de las poblaciones que habitan en ellos.

Estas desigualdades territoriales se entrecruzan, además, con otros ejes de desigualdad social, afectando principalmente a poblaciones en situación de vulnerabilidad; en el caso de muchos países de la región, entre los que se incluye a

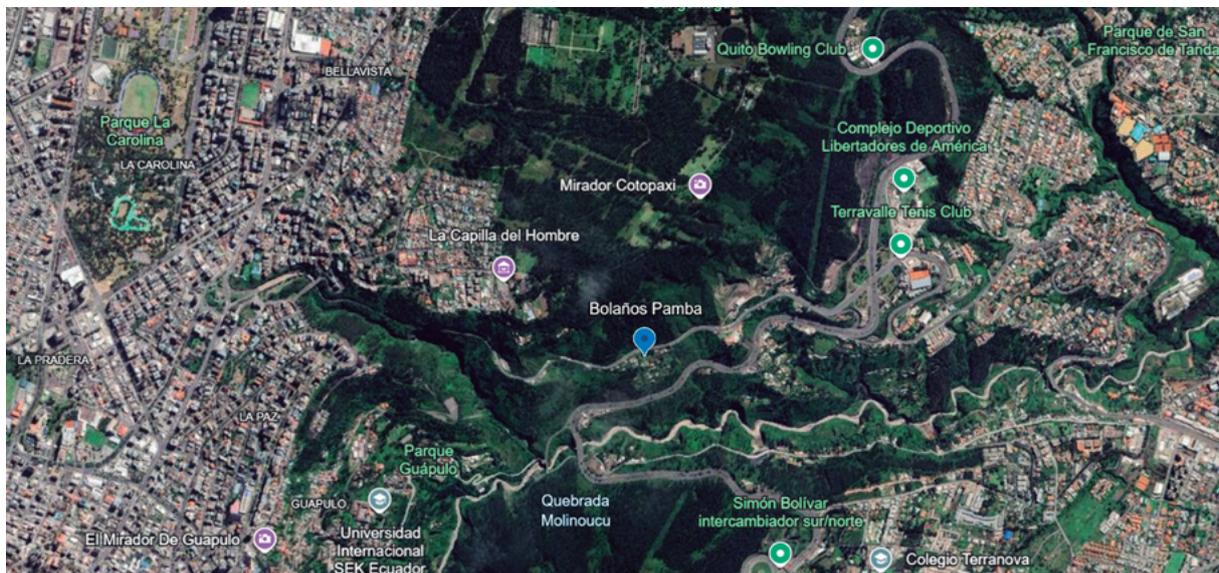
Ecuador, las disparidades se incrementan especialmente en territorios con población indígena (Cecchini, Holz y Soto de la Rosa 2021).

El caso del barrio Bolaños en la ciudad de Quito es emblemático. Ubicado en la ladera sur del cerro Guangüiltagua, a un costado de la actual avenida Oswaldo Guayasamín y a la salida del túnel del mismo nombre en su trayecto hacia el valle de Tumbaco (Cangui Dalgo 2019), este territorio ancestral, vinculado históricamente a la antigua comuna de Guápulo y al pueblo Kitu Kara, enfrenta una doble amenaza: por un lado, su categorización desde las instituciones públicas como barrio informal a pesar de su origen ancestral ha facilitado su invisibilización en las políticas de desarrollo de la ciudad, a la vez que proyectos de infraestructura planteados por el Municipio de Quito han generado la fragmentación de su territorio y han amenazado con su desalojo (Mapa 1).

En este sentido, el presente artículo se pregunta de qué manera ha incidido la condición de territorio ancestral del barrio Bolaños en las intervenciones urbanas con amenazas de desalojo llevadas a cabo por instituciones públicas entre 2015 y 2024. A través de la recopilación y análisis de datos aportados por fuentes secundarias, así como del discurso público contenido en artículos de prensa del periodo señalado, se busca demostrar que las problemáticas que ha atravesado Bolaños en la última década se enmarcan en una negación sistemática de los territorios ancestrales por parte del Estado y en la falta de reconocimiento del barrio Bolaños como tal.

El artículo se divide en cinco secciones: la ciudad al servicio del capital, anclajes coloniales en la planificación territorial, resistencias cotidianas en la comuna Bolaños Pamba, discursividad colonial y, finalmente, la presentación de las conclusiones.

Mapa 1. Ubicación del barrio Bolaños en la ciudad de Quito, 2024.



Fuente: captura de pantalla de Google Earth elaborada por el autor.

La ciudad al servicio del capital

El barrio Bolaños tiene su origen en la antigua comuna de Guápulo que hoy constituye otro barrio de la ciudad de Quito; inicialmente utilizado como terreno agrícola de la comuna, fue poblándose como resultado del crecimiento poblacional de Guápulo, cuyos habitantes fueron asentándose de forma permanente en las antiguas tierras de cultivo (Andrade 2024). Su población actual es difícil de establecer, ya que varias fuentes reportan distintas cifras que van desde las 200 (Machado 2024) hasta las 400 personas (Oviedo, Stevens y d'Auria 2016), dando cuenta de la falta de información certera sobre Bolaños.

Para Emilio Pradilla Cobos, si bien la arquitectura y los procesos sociales y territoriales han ido cambiando en las ciudades latinoamericanas, el carácter capitalista de las mismas se mantiene desde mediados del siglo XX hasta hoy (Delgado 2013). La diferencia, explica el urbanista, radica en que durante el siglo XX dicho carácter se operativizó mediante un patrón de acumulación desde el intervencionismo estatal, mientras que en este siglo ha imperado un patrón de acumulación neoliberal, que tiene a grandes empresas como las principales protagonistas.

En Bolaños, este carácter se ha manifestado en diversos conflictos suscitados entre las decisiones municipales y el derecho reclamado por los habitantes a residir en el lugar donde desean y en el que han construido sus vidas en comuni-

dad. Desde 1996, el barrio carece de acceso a transporte público como resultado del colapso de la antigua vía que conectaba a la ciudad con las parroquias rurales del valle de Tumbaco y por la cual circulaban varias líneas de autobuses (Machado 2024). La construcción del túnel Guayasamín, inaugurado el año de 2005 con el fin de solucionar el problema de la vía, no contempló el paso de transporte público, obligando a los habitantes de Bolaños a caminar alrededor de 20 minutos a través de un túnel que no cuenta con facilidades peatonales o hacerlo por la antigua carretera abandonada, profundizando aún más los problemas de conectividad del barrio.

Estas intervenciones se enmarcan en la lógica inicial descrita por Pradilla Cobos, ya que denotan un intervencionismo estatal que no toma en cuenta en su planificación a todos los actores que componen la ciudad, favoreciendo la acumulación capitalista al priorizar y permitir únicamente el paso de transporte privado a través del túnel sin brindar alternativas a los habitantes de Bolaños para conectarse con el resto de la ciudad. Más aún, los entes estatales “mantienen los vecinos alejados de cualquier información o participación respecto a las intervenciones realizadas: división de tierras, construcción de carreteras, cerramiento de vías” (Magalhaes 2016).

Sin embargo, el foco del presente artículo se centra en lo ocurrido en el barrio desde el año 2015 en el que la problemática se acentúa como resultado del planteamiento de un nuevo proyecto

Foto 1. Vista del Barrio Bolaños desde la parte superior del mismo, 2024.



Fuente: foto del autor

vial para solucionar la congestión vehicular existente a través del túnel. El proyecto, bautizado como “Solución Vial Guayasamín”, tenía como componente principal la construcción de dos puentes paralelos al actual túnel, uno de los cuales pasaba sobre el barrio Bolaños requiriendo, por lo tanto, su expropiación.

El proyecto “Solución Vial Guayasamín” surgió de una alianza entre el Municipio de Quito, como facilitador de la obra y financista menor, y la empresa China Road and Bridge Corporation (CRBC), la misma se encargaría de financiar la mayor parte del proyecto, así como su construcción y la operación de un peaje durante 20 años (Canguí Dalgo 2019). La propuesta sufrió la oposición de los habitantes de Bolaños, quienes se negaron a abandonar sus casas incluso con el ofrecimiento municipal de reubicarlos, así como también de otros sectores de la sociedad quienes expresaron sus reparos ante otros aspectos del proyecto, como el incremento del flujo vehicular hacia una zona ya saturada como la Plaza Argentina y a detalles poco claros en los aspectos financieros del proyecto que beneficiaban a la empresa de origen chino encargada de su ejecución (Oviedo, Stevens y d’Auria 2016).

Este último punto configura lo que Pradilla Cobos señala como patrón de acumulación neoliberal en las ciudades latinoamericanas del siglo XXI, que tiene como su principal gestora a la empresa privada que busca lucrar a costa del desalojo de la mayor parte de un barrio, lo cual se hace patente considerando que una de las principales oposiciones al proyecto señala que

los estudios del mismo ya indicaban que el flujo vehicular colapsaría mucho antes de que termine la concesión del peaje a la empresa ejecutora, perjudicando a la ciudad de Quito.

Esta cooperación entre el Municipio de Quito y la empresa CRBC se inscribe, además, en lo descrito por Castro-Coma y Martí-Costa (2016) como el proceso de neoliberalización de las ciudades, en el que los poderes económicos y políticos buscan controlar el espacio urbano tanto en su valor de uso como en su valor mercantil con el fin de generar un proceso de acumulación a partir del mismo. En este proceso, el poder político presta su contingente al poder económico para facilitar los procesos de acumulación, reservando el valor de uso de zonas de la ciudad para ciertos intereses en detrimento de la urbe y, principalmente, de comunidades vulnerables como el barrio Bolaños.

Si bien, actualmente la ejecución de la “Solución Vial Guayasamín” se encuentra paralizada y el proyecto estancado en disputas legales entre la empresa CRBC y el Municipio capitalino, la posibilidad de su ejecución continúa latente, ya que no se ha descartado completamente, y su impacto simbólico ha continuado sobre los habitantes de Bolaños, quienes, desde entonces, viven bajo la amenaza constante de una expropiación. Así lo expresa Luis Ninahualpa, habitante de Bolaños que relata que “todos los alcaldes han querido sacarnos bajo cualquier excusa, con tal de beneficiar a los barrios pudientes que nos rodean. A ellos nunca les dicen nada” (Machado 2024).

Foto 2. Protesta en contra del proyecto “Solución Vial Guayasamín” en la Plaza Argentina, Quito, 2016.



Fuente: Oviedo (2016, 123)

Anclajes coloniales en la planificación territorial

En Ecuador, como en muchos otros países de la región, gran parte de las desigualdades territoriales existentes en el presente tienen su origen en el proceso de conquista y las posteriores estructuras coloniales derivadas de esta, ya que en este periodo se dio origen a un nuevo patrón de urbanización supeditado a los intereses de la nueva clase que detentaba el poder. De esta manera, se creó un patrón de concentración de poder económico y político en los principales asentamientos coloniales, desde los que se ejercía el control e influencia sobre territorios rurales y asentamientos menores, incluidos los asentamientos indígenas (Canelos Salazar 2018)

Estos patrones no finalizaron con la independencia ni con la modernización del país, sino que mutaron a otras formas de dominación desde los nuevos poderes establecidos. De esta manera, los procesos de planificación de las ciudades actuales en países con historia de colonialismo están basados en un marco cultural específico, que es el de los colonizadores y, desde esa posición, se plantea con una lógica impositiva sobre las realidades culturales y ontológicas de los “otros” habitantes del territorio (Porter 2010). En la ciudad de Quito, esta realidad se hace patente en los territorios que fueron parte de comunas indígenas y que, poco a poco, fueron siendo engullidos por la expansión del núcleo urbanizado.

Foto 3. Partido de fútbol en la cancha comunal del Barrio Bolaños, 2016



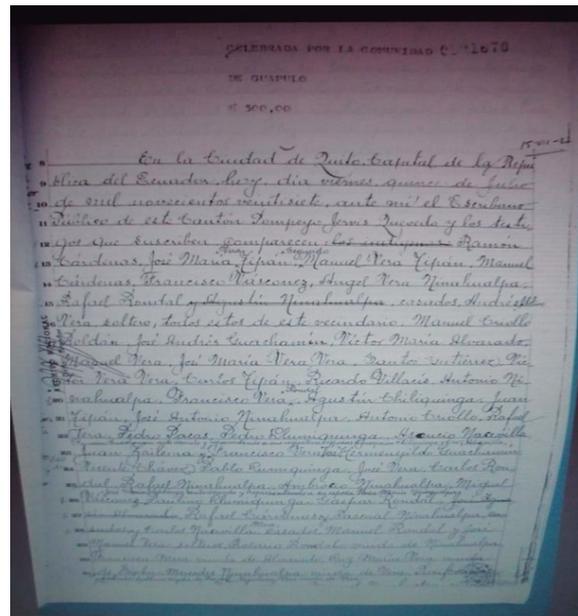
Fuente: Magdaleno (2016)

Para Bolaños, esta realidad es de especial relevancia puesto que, desde el planteamiento de la “Solución Vial Guayasamín” en 2015, el barrio ha sufrido una estigmatización a través de narrativas provenientes de autoridades municipales y medios de comunicación, en los cuales se ha enmarcado a Bolaños como un territorio informal, ilegal, precario y riesgoso, señalando su reubicación como algo necesario e incluso beneficioso para sus pobladores (Oviedo, Stevens y d’Auria 2016).

Al respecto, Andrade (2024) recopila información valiosa sobre la historia del poblamiento de Bolaños a través de litigios de tierras registrados

desde 1728, en los cuales ya aparecen varios de los apellidos que aún conservan pobladores actuales del barrio; asimismo, recupera una escritura pública (ver Foto 4) en la cual se realiza “la Partición de Terrenos celebrada por la Comuna de Guápulo en 1927, donde se reparten las tierras del actual Barrio Bolaños y constan los mismos apellidos que en los litigios coloniales y que todavía existen en la actualidad” (Andrade 2024, 1), demostrando así el origen ancestral de Bolaños y las lógicas de invisibilización de los procesos alternos de conformación del territorio en la ciudad de Quito.

Foto 4. Escritura pública que celebra la partición de terrenos de la comuna Guápulo en 1927.



Fuente: Andrade (2024, 8)

La posterior conversión de Bolaños en barrio se presenta como parte del mismo proceso, se da como resultado de las presiones municipales a través de condicionar el acceso a servicios básicos a dicha transformación (Andrade 2024). De esta manera, tanto la transformación de la antigua comuna en barrio, como el actual desconocimiento del mismo como un territorio legítimamente habitado por parte del Cabildo, se enmarcan en lo que Quijano (2000), citado por Rayner (2017), denomina la “colonialidad del poder”, la misma que opera favoreciendo la imposición de instituciones consideradas como “modernas” por sobre otras formas de organización colectiva subalternas.

Resistencias cotidianas: comuna Bolaños Pamba

Como respuesta a las lógicas de desposesión, los territorios y las personas que los habitan no siempre permanecen impasibles, sino que pueden generar procesos de resistencia y oposición a las medidas que se plantean desde el poder político y económico en detrimento de sus territo-

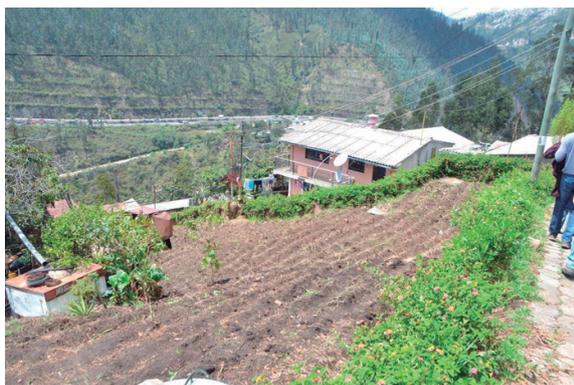
rios. Esta noción se enmarca en el concepto de “derecho a la ciudad” de Henry Lefebvre, el cual se entiende como “la reivindicación de las clases trabajadoras a su presencia en la ciudad, su apropiación de los espacios urbanos y su rechazo a ser excluidos de ellos” (Holston 2009, 247).

Foto 5. Habitantes de Bolaños Pamba realizando una minga para el arreglo de la cancha del barrio, 2024.



Fuente: foto del autor

Foto 6. Terreno de cultivo en Bolaños Pamba



Fuente: Andrade (2024, 13)

Para Holston (2009), estos procesos de resistencia no se presentan únicamente como luchas por intereses particulares, sino como procesos en los que los habitantes de los territorios generan nuevas formas de entender el concepto de ciudadanía, es decir, no se oponen únicamente a las medidas que los mantienen relegados, sino a las nociones que visualizan sus territorios como informales y a sí mismos como ocupantes de un territorio y no como ciudadanos con derechos similares a los de otros habitantes de la ciudad.

El barrio Bolaños ha ejercido esta resistencia desde varias perspectivas y a través de acciones distintas, pero la más importante probablemente sea la recuperación de su memoria histórica. A partir de las amenazas de desalojo experimentadas y como resultado de las luchas que habían llevado hasta el momento, en agosto de 2017 la comunidad de Bolaños deci-

dió renombrar su territorio como Comuna Bolaños Pamba, reapropiándose así de su historia de origen. Si bien Bolaños Pamba no cuenta con un registro oficial como comuna bajo la normativa ecuatoriana, al proponer su cambio de nombre propone también una reversión simbólica de los procesos de negación y borrado de los territorios indígenas (Oviedo, Stevens y d’Auria 2016).

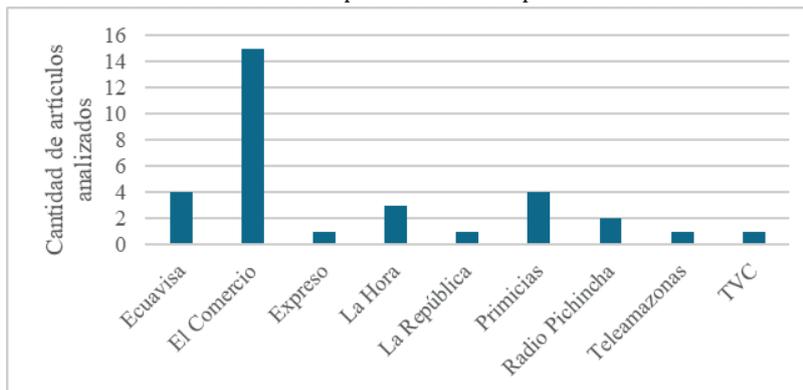
Además de lo mencionado, Bolaños mantiene sus resistencias en otros ámbitos relacionados estrechamente con esta reapropiación cultural: la comunidad mantiene muchas de sus formas tradicionales de vida, como son la agricultura y la cría de especies menores, así como el desarrollo de mingas para la construcción de nueva infraestructura y el mantenimiento de la existente. A decir de Castro-Coma y Martí-Costa (2016), son estas prácticas sociales de administración colectiva de los recursos las que otorgan el carácter de comunales a los bienes, servicios y espacios.

En sentido similar, Cabascango defiende que, en la actualidad, “la tenencia colectiva o común de la tierra no es un elemento determinante para definir qué es o no una comuna” (Rayner y Mérida Conde eds. 2019, 16), señalando que los dos elementos más importantes para definirla son el territorio (que puede estar en condición de propiedad individual o colectiva) y la autoridad territorial representada por la asamblea comunal. En esta lógica Bolaños Pamba ancla la definición de su territorio como comuna.

Discursividad colonial

Con el objetivo de comprender de manera más profunda el funcionamiento del concepto de la colonialidad del poder, se llevó a cabo un análisis del discurso público a partir del estudio de artículos de prensa publicados en línea durante el período comprendido entre 2015 y 2024. Para ello, se realizó una búsqueda en línea utilizando el término clave “barrio Bolaños”, seleccionando exclusivamente aquellos artículos cuyo enfoque principal fuese este caso de estudio; se descartaron las publicaciones que contenían solo menciones superficiales del barrio. Esta metodología permitió recopilar un total de 32 artículos provenientes de nueve medios de comunicación dis-

Gráfico 1. Número de artículos de prensa analizados por medio de comunicación.



Elaborado por el autor

tintos (ver Gráfico 1).

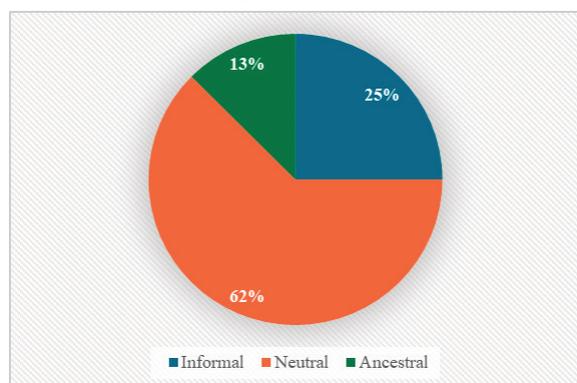
En los artículos recopilados, se analizaron dos dimensiones principales sobre la representación del barrio Bolaños. La primera dimensión evaluó menciones explícitas sobre el origen del barrio, clasificándolas en tres categorías: "origen ancestral", "origen informal" y "neutral". Esta última categoría incluyó aquellos artículos que no abordaron el tema del origen del barrio.

Tabla 1. Menciones explícitas sobre el origen del barrio Bolaños en artículos de prensa

Categoría	Cantidad	Porcentaje
Informal	8	25,0%
Ancestral	4	12,5%
Neutral	20	62,5%
Total	32	100%

Elaborado por el autor

Gráfico 2. Menciones explícitas sobre el origen del barrio Bolaños en artículos de prensa



Elaborado por el autor

Los resultados de este análisis (ver Tabla 1 y Gráfico 2) revelan que el 25% de los artículos describen a Bolaños como un barrio informal, mientras que solo un 12,5% reconoce su origen ancestral. Por otro lado, la mayoría de los artículos (62,5%) optan por un silencio sobre el tema, lo cual beneficia implícitamente los intereses de las instituciones estatales, como se ha argumentado en las secciones anteriores.

La segunda dimensión del análisis consideró el tono implícito con el que los artículos se refieren al barrio, clasificándolos en tres categorías: "tono positivo", "tono negativo" y "tono neutral". Se definieron menciones con tono negativo a aquellos artículos que describen el barrio como informal, ilegal, precario, riesgoso o que enfatizan la necesidad de su reubicación. Las menciones con tono positivo incluyeron aquellas que destacan el barrio como un territorio de origen ancestral o que subrayan las luchas de sus habitantes por consolidar su territorio. Los artículos que presentan ambos enfoques de manera equilibrada se clasificaron como tono neutral.

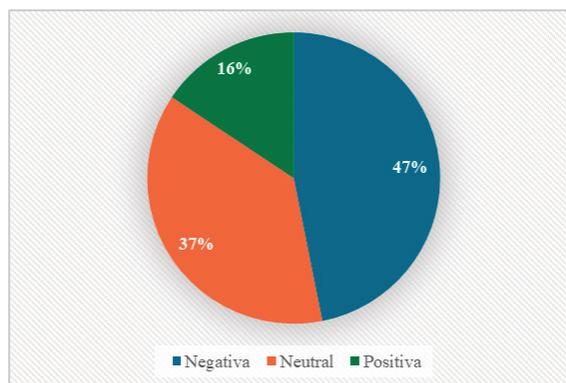
Este análisis (ver Tabla 2) indica que el 46,9% de los artículos adoptan un tono negativo hacia el barrio, mientras que solo un 15,6% muestran un enfoque positivo.

Estos hallazgos evidencian que el discurso público promovido por los medios de comunicación contribuye a reforzar la colonialidad del poder, posicionando al barrio Bolaños como un territorio marcado por la informalidad y predominantemente asociado a características negativas. Además, el hecho de que las menciones implícitas en tono negativo superen a las menciones explícitas sobre la informalidad del barrio pone de manifiesto que esta lógica opera de manera sutil, sin recurrir necesariamente a calificativos directos, consolidando así una narrativa que favorece los intereses de quienes detentan el poder. Este análisis subraya cómo las representaciones mediáticas pueden ser instrumentos clave en la reproducción de las desigualdades territoriales y las lógicas coloniales en el contexto urbano.

Tabla 2. Menciones implícitas sobre el barrio Bolaños en artículos de prensa

Categoría	Cantidad	Porcentaje
Negativa	15	46,9%
Neutral	12	37,5%
Positiva	5	15,6%
Total	32	100%

Gráfico 3. Menciones implícitas sobre el barrio Bolaños en artículos de prensa



Elaborado por el autor

Conclusiones

El caso del barrio Bolaños o comuna Bolaños Pamba pone de manifiesto la tensión entre el reconocimiento de un territorio ancestral y las lógicas urbanas modernas que, en muchos casos, lo desconocen o deslegitiman. Este territorio, cuya continuidad histórica está documentada desde la partición de la comuna de Guápulo en 1927, no puede ser catalogado como un asentamiento informal o ilegal, ya que su legitimidad territorial se sustenta en evidencia irrefutable. Sin embargo, la persistente narrativa estatal y mediática lo enmarca bajo estas categorías, consolidando una lógica de exclusión y estigmatización.

Las intervenciones urbanas llevadas a cabo por instituciones públicas en y alrededor de Bolaños Pamba, a lo largo de varias décadas, no han considerado su origen ancestral. Estas acciones han fragmentado el territorio y aislado a la comuna de sus conexiones históricas con otros espacios y con el resto de la ciudad de Quito. Este proceso

ha provocado un debilitamiento de las dinámicas territoriales y sociales propias de la comuna, alterando su integración tanto funcional como simbólica dentro del tejido urbano.

La planificación territorial y las propuestas de intervención recientes se inscriben en la lógica de la colonialidad del poder, un marco que niega las formas de organización y gobernanza ancestrales al imponer una institucionalidad moderna. Este proceso se refleja en la reluctancia de las autoridades a reconocer formalmente a Bolaños Pamba como una comuna o, al menos, como un asentamiento legal, prefiriendo definirla como un barrio informal; al hacerlo, se perpetúa una narrativa que despoja al territorio de su identidad histórica y cultural, favoreciendo así las intervenciones alineadas con intereses ajenos a la comunidad.

El rol de los medios de comunicación ha sido igualmente determinante en la reproducción de estas lógicas de poder. A través de reportajes en los que se describe a Bolaños Pamba predominantemente como un asentamiento informal, tanto de manera explícita como implícita, los medios refuerzan la narrativa hegemónica que deslegitima su condición de territorio ancestral. Esta representación sesgada contribuye a afianzar en la opinión pública una visión que beneficia a los intereses institucionales y económicos.

A pesar de estas adversidades, Bolaños Pamba ha mantenido una notable capacidad de resistencia. Las prácticas cotidianas, como las mingas y la agricultura comunitaria, demuestran cómo la comunidad sostiene sus tradiciones y su autonomía frente a las imposiciones externas. Además, la reapropiación cultural mediante la recuperación del concepto de comuna y su reivindicación como parte del pueblo Kitu Kara fortalecen su identidad y su cohesión social.

En síntesis, el caso de Bolaños Pamba ilustra las complejas interacciones entre la colonialidad del poder, las intervenciones urbanas y las resistencias locales. Reconocer y valorar las particularidades históricas y culturales de territorios como este es fundamental para avanzar hacia modelos de planificación urbana más inclusivos y respetuosos de la diversidad territorial.

Referencias bibliográficas

- Andrade, Cinthia. 2024. «Breve historia del Barrio Bolaños o Comuna de Bolaños Pamba.» *Acción Ecológica*. 30 de septiembre. Último acceso: 20 de noviembre de 2024. <https://www.accionecologica.org/wp-content/uploads/Breve-historia-del-Barrio-Bolanos-1.pdf>.
- Canelos Salazar, Ramiro. 2018. «La desigualdad espacial en Ecuador: un enfoque de brechas estructurales (2002-2017).» Tesis doctoral. Universidad Autónoma de Barcelona.
- Cangui Dalgo, Luis Alejandro. 2019. «Barrio Bolaños: una vida alternativa dentro de una ciudad de alto riesgo.» Tesis de arquitectura. Universidad Internacional del Ecuador.
- Castells, Manuel. 2014. «Desarrollo insostenible en un planeta urbanizado: la crisis de la cultura urbana en las metrópolis del siglo XXI.» *Culture 21*. 12 de noviembre. Último acceso: 25 de noviembre de 2024. https://agenda21culture.net/sites/default/files/files/documents/minidocuments/art_mc2_spa.pdf.
- Castro-Coma, Mauro, y Marc Martí-Costa. 2016. «Comunes urbanos: de la gestión colectiva al derecho a la ciudad.» *Eure Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales* 131-153.
- Cecchini, Simone, Raúl Holz, y Humberto Soto de la Rosa. 2021. *Caja de herramientas. Promoviendo la igualdad: el aporte de las políticas sociales en América Latina y el Caribe*. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Delgadillo, Víctor. 2013. «América Latina urbana: la construcción de un pensamiento teórico propio. Entrevista con Emilio Pradilla Cobos.» *Andamios* 10 (22): 185-201.
- Genta, Natalia, Luis Riffo, Alicia Williner, y Carlos Sandoval. 2022. *Panorama del desarrollo territorial de América Latina y el Caribe 2022*. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Holston, James. 2009. «Insurgent Citizenship in an Era of Global Urban Peripheries.» *City & Society* 21 (2): 245-267.
- Machado, Jonathan. 2024. «Barrio Bolaños: 60 familias sobreviven en una ladera desde hace casi 100 años.» *Primicias*, 27 de septiembre. Último acceso: 8 de noviembre de 2024. <https://www.primicias.ec/quito/barrio-bolanos-incendio-guapulo-solucion-guayasamin-79894/>.
- Magalhaes, Lina. 2016. «Bolaños: memorias del habitar.» *Observatorio Habitat III*. 19 de septiembre. Último acceso: 8 de noviembre de 2024.
- Magdaleno, Johnny. 2016. «Can Quito Prove That Infrastructure Development Doesn't Have to Mean Displacement?» *Next City*, 17 de octubre.
- Oviedo, Sebastián, Jeroen Stevens, y Viviana d'Auria. 2016. «From Barrio Bolaños (back) to Comuna Bolaños Pamba. Indigenous Urban Territorialities, Protest and Ontological Politics in Quito.» *Monu: Magazine on Urbanism (Board Publishers)* 34: 120-126.
- Porter, Libby. 2010. *Unlearning the Colonial Cultures of Planning*. Ashgate Publishing.
- Rayner, Jeremy. 2017. «The Struggle for Quito's Communes: Negotiating Property and Citizenship in Plurinational, Post-Neoliberal Ecuador.» *Urban Anthropology* 46: 95-134.

Expansión urbana, disputa entre necesidad e identidad

13

Caso del Cerro Colorado Parcela 1,
Distrito de Santa Maria, Huaura -
Perú

Anali Yennifer Cusihuaman Rosillo ²¹
acusihuamanrofl@flacso.edu.ec

RESUMEN

En el distrito de Santa Maria, al norte de la ciudad de Lima (PERU), la expansión urbana informal poco a poco va adhiriendo territorio de bienes inmuebles prehispánicos producto del establecimiento de asentamientos informales y las denominadas asociaciones de viviendas que ocupan su territorio, el crecimiento poblacional y la necesidad de tener una vivienda propia, detrás de la expansión urbana informal. Existe, también, un tráfico de tierras sumado a la percepción de la población sobre los bienes inmuebles prehispánicos.

El Estado ha tomado medidas mediante la Comisión Calificadora de Zonas Arqueológicas Ocupadas por Asentamientos Humanos y el Decreto Supremo N°009-2022-MC, para evaluar y determinar el retiro de condición de patrimonio cultural de acuerdo con su categorización, considerando realizar proyectos de intervención arqueológica sobre los bienes afectados por esta problemática, sin embargo estas medidas no han mitigado la expansión informal existente en el sitio.

El presente artículo aborda el fenómeno de la expansión urbana informal que paulatinamente va ocupando y afectando en su conservación al sitio arqueológico Cerro Colorado Parcela 1, asimismo, los aspectos sociales de la necesidad de vivienda por parte de población de escasos recursos económicos e identidad de su herencia arqueológica.

Palabras clave: Expansión urbana informal, asentamientos informales, bien inmueble prehispánico y conservación

ABSTRACT

In the district of Santa Maria, north of the city of Lima (PERU), informal urban expansion is gradually taking over the territory of pre-Hispanic real estate as a result of the establishment of informal settlements and the so-called housing associations that occupy their territory, population growth and the need to have one's own home, behind informal urban expansion, there is also land trafficking added to the perception that the population has towards pre-Hispanic real estate.

In this context, the State has taken measures through the Qualifying Commission of Archaeological Zones Occupied by Human Settlements and Supreme Decree No. 009-2022-MC, to evaluate and determine the withdrawal of cultural heritage status according to its categorization, considering carrying out archaeological intervention projects on the assets affected by this problem, however these measures have not mitigated the existing informal expansion on the site.

This article addresses the phenomenon of informal urban expansion that is gradually occupying and affecting the conservation of the archaeological site Cerro Colorado Parcela 1, as well as the social aspects of the need for housing by the low-income population and the identity of its archaeological heritage.

Keywords: Informal urban expansion, informal settlements, pre-Hispanic real estate and conservation

21 Xxxx, estudiante de la Maestría de Estudios Urbanos de FLACSO Ecuador 2024-2026

Introducción:

La presente investigación analiza la expansión urbana informal a partir de los asentamientos informales, cómo este proceso paulatinamente va absorbiendo el territorio de los bienes inmuebles prehispánicos (yacimientos arqueológicos), debido a la necesidad de vivienda propia por parte de la población, para ello se deben conocer los antecedentes de este fenómeno, la visión que se tenía y tiene de estos bienes, dinámicas sociales, ámbito legal, historia, estudios realizados a los bienes afectados y su conservación.

En Perú se observan los primeros antecedentes de este fenómeno en el crecimiento poblacional y los cambios del paisaje que señalan un vínculo inmediato provocando la aparición de habilitaciones urbanas y vías de acceso, modificando el paisaje agrícola de haciendas de 1948 a una urbe de desarrollo rápido y desordenado al 2016. La actividad antrópica tiene vínculo inmediato debido a disposiciones como la Ley de Reforma Agraria a finales de la década del 70, el conflicto armado interno del país en las décadas del 80 y 90 y las habilitaciones urbanas en comunidades campesinas a partir del año 2000 (Tena 2018).

En la actualidad, detrás de la expansión urbana informal están mafias dedicadas al tráfico de terrenos que cuentan con recursos económicos suficientes para desplegar maquinaria pesada y destruir los bienes inmuebles prehispánicos- aplanando la superficie de las estructuras prehispánicas- para realizar un cambio en el uso de tierras (Estrada, Tovar, Salcedo, Rivas, Acosta y Chacón 2021).

El incremento de estos asentamientos informales es el resultado de vacíos legales en políticas de vivienda y regularización del suelo, fomentada por el clientelismo político, permisividad de autoridades y tráfico de terrenos, engendrando una cultura de informalidad (Abanto 2017).

Ante la visión prehispánica en la cual el territorio fue considerado un ente vivo que debe ser respetado y construido por elementos de su entorno que ayuden a congregarse a sus poblaciones con la función de administrar sus actividades agrícolas y religiosas. Sin embargo, en la actualidad un bien inmueble prehispánico es un terreno carente de identidad por parte de la población (Cavalié 2021), y, en estos casos, susceptible de afectación y destrucción para establecer sus viviendas. La población asentada en bienes inmuebles prehispánicos no tendrá acceso a instalación de servicios básicos de manera formal, tampoco serán beneficiarios de programas sociales de vivienda y de vida, a pesar de ello llama la atención la cantidad de población que opta por ubicarse en estos espacios (Márquez y Osorio 2021), visibilizando brechas sociales muy marcadas producto de la desigualdad social en nuestro país.

No obstante, las nuevas leyes emitidas por el estado peruano dan legitimidad a la afectación del patrimonio mediante el Decreto Supremo

N°028-97-PCM y el 017-98-PCM que procura legalizar la condición de las poblaciones que habitan bienes inmuebles prehispánicos para conferirles título de propiedad. Al respecto, existen condiciones con la Ley N° 26961 "Ley para el desarrollo de la actividad turística", la cual indica que los bienes inmuebles prehispánicos son zonas de condición turística, con el Decreto Supremo N°008-98-AG, donde se cede terrenos eriazos al sector privado para aumento agrícola así contenga sitios arqueológicos (Allain 2023). Asimismo, el Decreto Supremo N°009-2022-MC dispone medidas extraordinarias que permitan estimar el fundamento para aceptar intervenciones arqueológicas sobre áreas ocupadas por poblaciones informales con fines de actualización catastral (Ministerio de Cultura 2022), permitiendo, indirectamente, la destrucción de los sitios arqueológicos.

Finalmente, conociendo la casuística de este fenómeno de expansión urbana informal, abordamos el caso del bien inmueble prehispánico Cerro Colorado Parcela 1, que, según investigaciones arqueológicas realizadas en el lugar, se sitúa en la línea de tiempo de la denominada cultura Chancay, aproximadamente entre los años 1000 y 1470 d.C. (Van Dalen 2019), ubicado en el distrito de Santa María, provincia de Huaura, departamento de Lima. Analizamos, a través de sus antecedentes históricos recientes y el marco normativo de leyes emitidas por el Estado peruano, la problemática actual que enfrenta el monumento prehispánico Cerro Colorado Parcela 1 y cómo la expansión urbana informal está adhiriendo paulatinamente el territorio de este sitio arqueológico. La hipótesis de trabajo nos permite sugerir que en los últimos diez años la expansión urbana informal, por falta de control del Estado ante una contradicción de leyes emitidas está ocasionando pérdida de territorio y afectación en la conservación del monumento prehispánico materia de estudio.

Antecedentes históricos y normativos

El sitio arqueológico Cerro Colorado, se posee en el periodo de la cultura Chancay, respecto a la Parcela 1 tiene tres muros céntricos perimétricos a una altura de 144 msnm. El primer muro conformado por cimientos de piedras y adobes con una longitud de 240.27 m, el segundo muro conformado por cantos rodados y gravas con una longitud de 410.10 m y el tercer muro construido por cantos rodados y adobe presenta afloraciones de rocas de color rojo, rodeada por asentamientos humanos (Van Dalen 2019).

Declarado mediante Resolución Directoral Nacional N° 1075/INC, el 22 de setiembre del año 2000, con categorización de intangible que abarca un área de 2895497.48 m² y un perímetro de 8762.69 m (Ministerio de Cultura 2000) y delimitado por la Directoral Nacional N° 1530/INC el 27 de setiembre del año 2006 (Ministerio de Cultura 2006).

Figura 1.1. Sitio Arqueológico Cerro Colorado Parcela 1, 2013



Fuente: Van Dalen (2019, 35).

Figura 1.2. Primer muro, 2013



Fuente: Van Dalen (2019, 39).

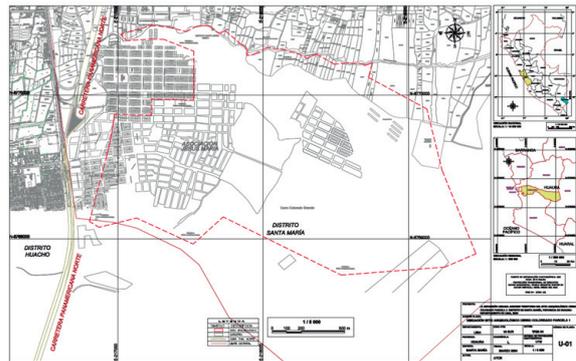
Figura 1.3. Segundo muro, 2013.



Fuente: Van Dalen (2019, 40).

En la Resolución Viceministerial N° 00146-2023-VMPCIC/MC de fecha 15 de junio del 2023, se retira parcialmente la condición de patrimonio Cultural de la Nación un área de 38,285.57 m² (Ministerio de Cultura 2023), siendo su nueva delimitación un área de 2831704.61 m² y un perímetro de 9264.32 m.

Mapa 1.1. Ubicación Sitio Arqueológico Cerro Colorado Parcela 1, 2006



Fuente: Con base de datos cartográficos del geoportal SIG-DA (2024); geoportal Infraestructura Nacional de Información Geoespacial Fundamental del Perú (2024)

Mapa 1.2. Ubicación Sitio Arqueológico Cerro Colorado Parcela 1, 2023



Fuente: Con base de datos cartográficos del geoportal SIG-DA (2024); geoportal Infraestructura Nacional de Información Geoespacial Fundamental del Perú (2024).

Ocupación informal de bienes inmuebles prehispánicos

Ante la necesidad de una vivienda propia para

la población, el Estado creó la Comisión Calificadora de Zonas Arqueológicas Ocupadas por Asentamientos Humanos (CCZAOAAHH), mediante Decreto Supremo N° 017-98-PCM, del 07 de mayo del 1998, en el cual se ejecutó el retiro de condición en diferentes bienes inmuebles prehispánicos y su categorización dada como emergencia y desafectable que podrían ser realizados a través de proyectos de intervenciones arqueológicas de acuerdo al Reglamento de Intervenciones Arqueológicas (RIA) a excepción de los sitios con categorización de intangible.

Está vigente el Decreto Supremo 009-2022, que da continuidad a los procesos de la Comisión Calificadora de Zonas Arqueológicas Ocupadas por Asentamientos Humanos, en la que se indica que toda asociación de vivienda registrada hasta el 31 de diciembre del 2015 podrá ingresar al proceso de formalización siempre que cumpla los requisitos y no haya sido sancionada por el Ministerio de Cultura.

El arqueólogo José Joaquín Narváez Luna en su estudio “La destrucción del patrimonio arqueológico del valle del Rimac-Perú” explica a lo largo del siglo XX a partir de la década 40 el crecimiento poblacional; según censo de 1940 la población de Lima era 645,172 habitantes, para el censo de 1993 habían 5,706,127 habitantes y plantea que fueron 5 formas de destrucción de los bienes inmuebles prehispánicos: destrucción por urbanizaciones (décadas de 40 a 60), destrucción por el estado y municipios (obras públicas), por invasiones y reconstrucción de estos bienes para habilitarlos al turismo (Allain 2023).

La expansión informal concedida por una disposición condescendiente por parte del Estado, apropiándose ilegalmente de grandes superficies de territorio del Estado con la aceptación implícita de autoridades (Gilbert 1997).

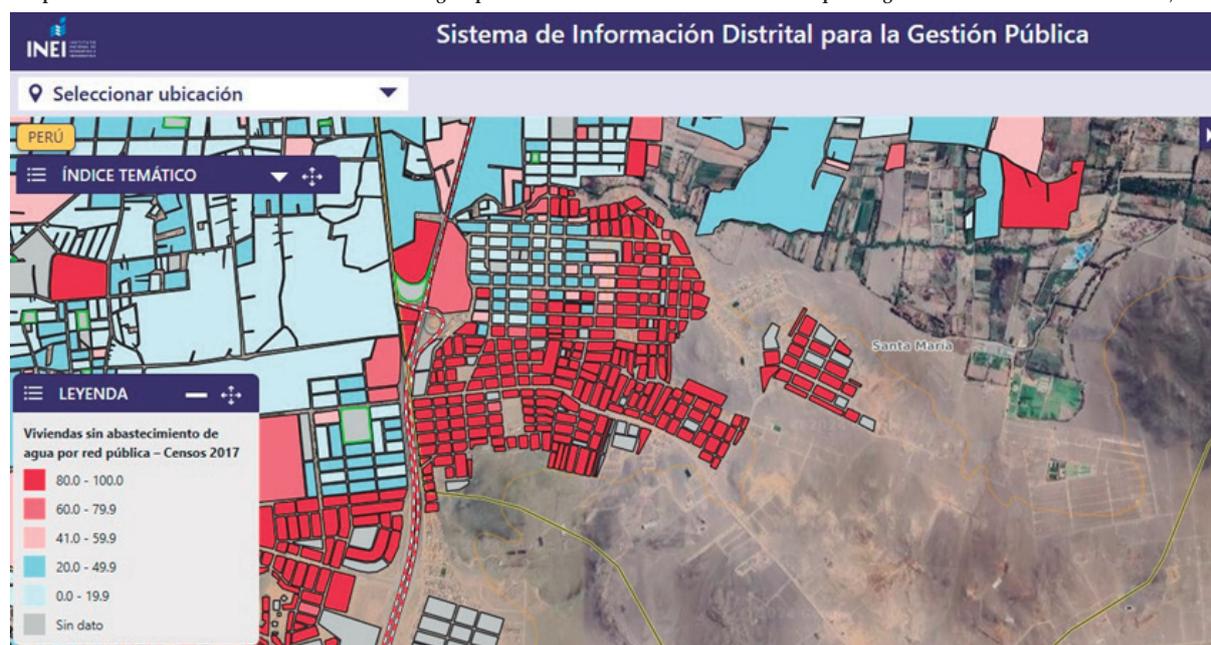
Los asentamientos informales, es el fenómeno urbano más singular en Latinoamérica, definen una manera de urbanización propia, al inicio se ocupa el suelo y posteriormente se provee de servicios e infraestructuras suplementarias agua, desagüe, electricidad, infraestructura y comunicación (Riofrío, 1991, p.31), por dos figuras: la primera es la ocupación de terrenos y la segunda es la adquisición de terrenos urbanos en un mercado informal (Clichevsky, 2006; Davis, 2007; Gilbert & Ward, 1987), por medio de lotificadores ilegales conocidos en Perú como traficantes de terrenos (Abanto 2017).

El desarrollo colonial ignoró y anuló las construcciones predecesoras para implantar un nuevo arquetipo de vida y deshacerse del pasado. Con el desarrollo urbano moderno fue similar, para secundar un buen encuentro entre ciudad contemporánea y los rastros del pasado, ante problemas complejos como la informalidad urbana y falta de planeamiento en los alrededores de los bienes inmuebles prehispánicos que implican a varios actores, la inferencia entre dos formas de ocupar el territorio de dos periodos distintos, archipiélago premoderno, desencuentros modernos e islas del futuro, entre la ficción y la realidad, que integra los fragmentos de historia y protege algo más frágil que lo material: la memoria (Morales 2024).

Cerro Colorado: Disputas entre necesidad e identidad

El bien inmueble prehispánico Cerro Colorado Parcela 1, en los últimos 10 años ha sufrido una absorción de su territorio debido a la expansión urbana informal y el contexto social de necesidad de una vivienda por parte de la población, ocupado por diferentes asociaciones de vivienda donde la población solicita servicios básicos y

Mapa 1.3. Viviendas sin abastecimiento de agua potable ubicadas dentro del Sitio Arqueológico Cerro Colorado Parcela 1, 2017



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (2024).

saneamiento al Estado.

Dentro del sitio se ubican asociaciones de vivienda: Nuevo Amanecer de las Américas, Mirador Cerro Colorado, Los Ángeles de María, Las Palmeras, La Villa, Mirador de San Bartolomé, Ollanta Humala entre otras. A través de los proyectos de evaluación y rescate arqueológico eje-

Mapa 1.3. Identificación de los predios inscritos en los años 1965, 1969 y 2018



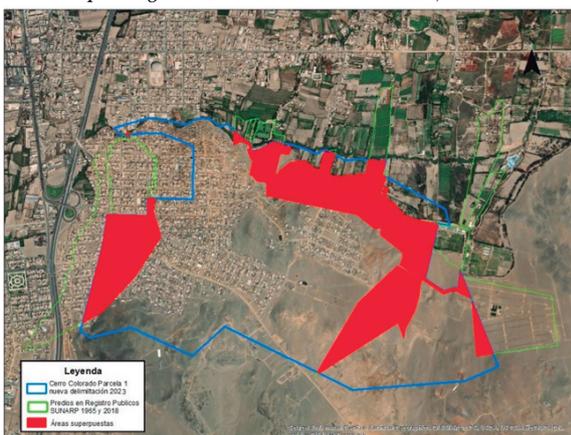
Fuente: Superintendencia Nacional Registros Públicos (2024).

Mapa 1.4. Predios inscritos que se ubican dentro del Sitio Arqueológico Cerro Colorado Parcela 1, 1965, 1969 y 2018



Fuente: Con base de datos cartográficos del geoportal SIGDA (2024); geoportal de BGR Sunarp (2024).

Mapa 1.5. Áreas superpuestas entre los predios inscritos y Sitio Arqueológico Cerro Colorado Parcela 1, 2024



Fuente: Con base de datos cartográficos del geoportal SIGDA (2024); geoportal de BGR Sunarp 2024

cutados se han detectado área funeraria, cerro con muros céntricos y fortificaciones.

Según información del Instituto Nacional de Estadística e Informática la población es de 38679 habitantes, población urbana 36427 habitantes,

incidencia de pobreza monetaria 14.9 %, y necesidades de servicios básicos de la población como abastecimiento de agua potable.

Según información sobre los predios inscritos en la superintendencia de Registros Públicos que se superponen sobre el área del bien inmueble prehispánico Cerro Colorado Parcela 1, hay predios registrados desde los años 1965, 1969 y 2018, el área que se superpone entre los predios y bien

Mapa 1.6. Identificación de proyecto de intervención arqueológica con retiro de condición de patrimonio Cultural de la Nación, 2024



Fuente: Con base de datos cartográficos del geoportal SIGDA (2024) y proyectos de intervención arqueológico presentados a la Dirección de Calificación e Intervenciones Arqueológicas-Ministerio de Cultura (2024).

Mapa 1.7. Identificación proyecto de intervención arqueológica que solicitan autorización, 2024



Fuente: Con base de datos cartográficos del geoportal SIGDA (2024) y proyectos de intervención arqueológico presentados a la Dirección de Calificación e Intervenciones Arqueológicas-Ministerio de Cultura (2024).

inmueble prehispánico Cerro Colorado Parcela 1 es de 710307.94 m² aproximadamente.

Se identificó los proyectos de intervención arqueológica de las asociaciones de vivienda Nuevo Amanecer de las Américas y Mirador Cerro Colorado y sus áreas de 150,457.86 m² ocupadas, a las que se les ha retirado la condición de patrimonio Cultural de la Nación, mediante el Decreto Supremo 009-2022, cuyo proceso inició en el 2018 y culminó en el 2024.

En el presente año, las asociaciones de vivienda Los Ángeles de María y Ollanta Humala están solicitando la autorización para realizar proyectos de intervenciones arqueológicas 2024 por un área de 159920.35 m², la cual es la segunda etapa del proceso de retiro de condición.

Figura 1.4. Expansión urbana con presencia de viviendas consolidadas, viviendas precarias, lotización en la parte central cerca de los últimos elementos arquitectónicos de los sitios arqueológicos Cerro Colorado Parcela 1, 2014.



Fuente: Imagen Google Earth del (2014); base de datos cartográficos del geoportel SIGDA (2024).

Figura 1.5. Viviendas precarias y lotizaciones en la parte central rodean poco a poco los últimos elementos arquitectónicos de los sitios arqueológicos Cerro Colorado Parcela 1, 2015.



Fuente: Imagen Google Earth del (2014); base de datos cartográficos del geoportel SIGDA (2024).

Figura 1.6. Avance de lotización y viviendas precarias en la parte central del Sitio Arqueológico, así como vías de comunicación, 2016.



Fuente: Google Earth del (2015); base de datos cartográficos del geoportel SIGDA (2024).

Se realizó el análisis de las imágenes de Google Earth del año 2014 hasta el año 2024, en el cual se puede visualizar en las imágenes del 2014 al 2015 (Figura 1.4 y 1.5), que la expansión urbana no ocupaba muchas áreas del sitio arqueológico, el área del uso de suelo urbano era menor en el extremo izquierdo junto a otros asentamientos que se ubicaban fuera del área del sitio cerca la carretera Panamericana Norte.

En las imágenes del 2016 al 2017 (Figura 1.6 y

Figura 1.7. Avance de lotización, viviendas precarias con más orden y aumento de vías de comunicación en las manzanas, 2017.



Fuente: Google Earth del (2017); base de datos cartográficos del geoportel SIGDA (2024).

Figura 1.8. Avance de la expansión urbana presenta viviendas consolidadas en la parte Oeste y viviendas precarias en la parte oeste del Sitio Arqueológico Cerro Colorado Parcela 1, 2018.



Fuente: Google Earth del (2018); base de datos cartográficos del geoportel SIGDA (2024).

Figura 1.9. Consolidación de viviendas precarias con crecimiento horizontal ocupando gran parte del Sitio Arqueológico Cerro Colorado Parcela 1, 2019.



Fuente: Google Earth del (2019); base de datos cartográficos del geoportel SIGDA (2024).

1.7), se visualiza una paulatina expansión urbana informal, primero por el cambio de usos de suelo de eriazo a urbano, presencia de viviendas precarias, luego lotizaciones sin orden y de baja densidad y con una sola vía de comunicación sin infraestructura. Para el 2017 se visualiza que la lotización y vivienda tienen un mayor orden, también sus vías.

En las imágenes del 2018 al 2019 (Figura 1.8 y 1.9), se visualiza una mayor expansión urbana informal con presencia de viviendas precarias y consolidadas, sus lotizaciones tienen orden y de baja densidad con crecimiento horizontal de vi-

viviendas familiares y unifamiliares en proceso de consolidación. Varias vías de comunicación sin infraestructura se distribuyen por los diferentes sectores de las asociaciones de vivienda.

En las imágenes de Google Earth del 2020 al 2024 (Figura 1.10, 1.11, 1.12, 1.13 y 1.14), se puede visualizar una mayor expansión urbana que ha adherido gran parte del territorio del sitio arqueológico, suelo de uso urbano, con alta densidad en los lotes con un crecimiento vertical y horizontal de viviendas familiares y unifamiliares consolidadas, con valor económico.

Si bien las asociaciones de vivienda que ocupan las áreas de bienes inmuebles prehispánicos no

Figura 1.10. Consolidación de viviendas con material noble y crecimiento horizontal ocupando gran parte del Sitio Arqueológico Cerro Colorado Parcela 1, 2020.



Fuente: Google Earth del (2020); base de datos cartográficos del geoportel SIGDA (2024).

Figura 1.11. Consolidación de viviendas con crecimiento horizontal y vertical, 2021.



Fuente: Google Earth del (2021); base de datos cartográficos del geoportel SIGDA (2024).

Figura 1.12. Las áreas de expansión urbana cuentan con vías de comunión principal y secundarias, 2022.



Fuente: Google Earth del (2022); base de datos cartográficos del geoportel SIGDA (2024).

Figura 1.13. Áreas de la expansión urbana no cuenta con servicios básicos, no obstante, presnetan valor económico, 2023.



Fuente: Google Earth del (2023); base de datos cartográficos del geoportel SIGDA (2024).

Figura 1.14. Las áreas de la expansión urbana dentro del Sitio Arqueológico Cerro Colorado Parcela 1, 2024.



Fuente: Google Earth del (2023); base de datos cartográficos del geoportel SIGDA (2024).

cuentan con la infraestructura de servicios básicos, se visualiza en las imágenes que cuentan con vías de comunicación a diferentes escalas, desde una vía principal hasta vías secundarias que pueden ser transitadas por personas, vehículos menores, buses, entre otros, los cuales se distribuyen por los diferentes sectores de las asociaciones de vivienda.

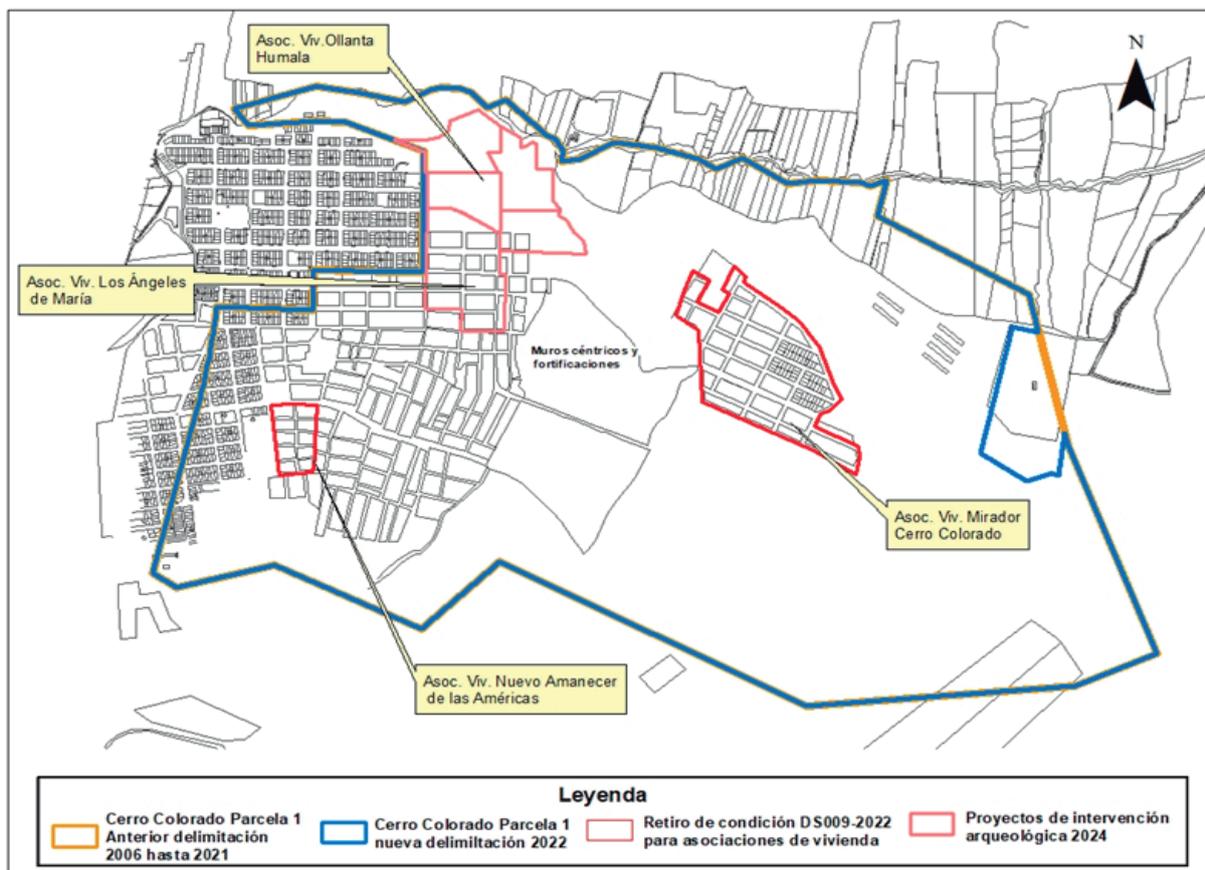
También se visualiza la preexistencia de asenta-

Mapa 1.15. Asentamientos informales adhieren áreas que contienen restos arqueológicos y elementos arquitectónicos, 2024



Fuente: Elaboración propia con base de datos cartográficos del geoportel SIGDA (2024) y proyectos de intervención arqueológico presentados a la Dirección de Calificación e Intervenciones Arqueológicas-Ministerio de Cultura (2024).

Mapa 1.16. Expansión urbana adhiere territorios del Sitio Arqueológico Cerro Colorado Parcela 1, 2024



Fuente: Elaboración propia con base de datos cartográficos del geoportal SIGDA (2024) y proyectos de intervención arqueológica presentados a la Dirección de Calificación e Intervenciones Arqueológicas-Ministerio de Cultura (2024).

mientos informales ubicados cerca de la ladera de cerros donde se ubican elementos arquitectónicos como muros y fortificaciones que en su momento formaron parte del sitio arqueológico, y poco a poco serán adheridos por la población y su necesidad de vivienda, en zonas llanas, cerca de zonas agrícolas, centros recreacionales y cementerios.

Conclusiones

De acuerdo a las imágenes de Google Earth del 2014 hasta el 2016 se puede observar una baja densidad en los lotes de las diferentes asociaciones de viviendas que ocupan el sitio arqueológico y una paulatina expansión; sin embargo, en las imágenes del 2020 hasta el 2024 presentan una alta densidad en los lotes con un crecimiento vertical y horizontal y una mayor expansión, las cuales pueden estar asociada a migraciones, crecimiento poblacional, cambio generacional, ampliación de las familias que habitan el lugar entre otros. Aspectos sociales que requieren mayor estudio. No obstante, se advierte que las disputas entre necesidad de vivienda o techo propio, de las familias de escasos recursos que habitan las zonas periféricas de las ciudades, se confronta con el nulo reconocimiento identitario con su herencia arqueológica, ocupando y afectando sitios arqueológicos, como es el caso de Cerro Colorado.

La expansión urbana informal cada día va adhiriendo los últimos elementos arquitectónicos de los sitios arqueológicos que aún subsisten en los territorios urbanos, es el caso de los muros céntricos y fortificaciones que aún perduran del sitio arqueológico Cerro Colorado Parcela 1, afectando su conservación y la pérdida de información de esta etapa prehispánica que requiere mayor investigación arqueológica a fin de lograr su recuperación e identificación como patrimonio cultural.

En la línea de acciones que comprometen la protección y conservación de monumentos arqueológicos, el Decreto Supremo 009-2022 brinda la oportunidad, a aquellas asociaciones de vivienda inscritas hasta el 31 de diciembre del 2015 y que estén ocupando en el sitio arqueológico, de acceder a títulos de vivienda y servicios básicos, no obstante, esta acción por parte del gobierno no modera la expansión urbana informal que va relacionada con el tráfico de terrenos y ampliaciones de las asociaciones de vivienda.

Se requiere una mejor gestión de la identidad y conservación de la herencia cultural de nuestro país por parte del Estado, que fortalezca a las instituciones relacionadas con el patrimonio, vincule y acerque a la población y cree concientización e identidad sólida desde los primeros años de educación, no solo crear normativas ante problemas sociales que indirectamente contri-

buyan a la destrucción de los bienes inmuebles prehispánicos.

Referencias bibliográficas

- Abanto, Elizabeth. 2017. "Cuando el estado construye la barrada efectos contradictorios de las políticas de vivienda social y de regularización del suelo en la ciudad de Tacna, Perú (2010-2016)". Tesis maestría, Politécnica Universidad de Chile.
- Allain, Raúl. 2023. "Destrucción arqueológica en Lima: patrimonio cultural en riesgo". Diario16+, 07 de agosto. https://diario16plus.com/internacional/destruccion-arqueologica-en-lima-patrimonio-cultural-en-riesgo_367760_102.html
- Cavalié, Cesar. 2021. "Agricultura en Garagay: Reintegración del templo al sistema urbano a partir de la memoria prehispánica". Tesis título, Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Clichevsky, N. (2006). Regularizando la informalidad del suelo en América Latina y el Caribe. Una evaluación sobre la base de 13 países y 71 programas. Santiago, Chile: Publicaciones Cepal.
- Davis, M. (2007). Planeta de ciudades miseria. Madrid, España: Ediciones Akal, S.A.
- Estrada, Magali, Alicia Tovar, Jose Víctor Salcedo, Alba Rivas, Wilder Acosta y Karin Chacón. 2021. "Patrimonio en peligro: aumentan invasiones a sitios arqueológicos durante pandemia". Ojo Público, 05 de diciembre. <https://ojo-publico.com/3211/aumentan-invasiones-sitios-arqueologicos-la-pandemia>
- Gilbert, A. & Ward, P. (1987). Asentamientos Populares Vs. Poder del Estado: Tres casos Latinoamericanos: Ciudad de México, Bogotá y Valencia. Distrito Federal, México: Ediciones G. Gili, S.A. de C.V., 1987.
- Gilbert, A (1997). La ciudad Latinoamericana. Distrito Federal México: Siglo Veintiuno Editores.
- Márquez, Carla y Osoreo, Carlos. 2021. "Proyecto de ley para generar vivienda digna a favor de la población asentada en los sitios arqueológicos den el Perú". Tesis de Maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Ministerio de Cultura. 2000. Resolución Directoral Nacional N° 1075. 22 de setiembre.
- Ministerio de Cultura. 2006. Resolución Directoral Nacional N° 1530. 27 de setiembre.
- Ministerio de Cultura. 2022. Decreto Supremo N° 009-2022-MC. Decreto Supremo que dispone medidas excepcionales que permitan evaluar la procedencia de ejecutar intervenciones arqueológicas, sobre áreas ocupadas por poblaciones informales, confines de actualización de información catastral. 25 de julio.
- Ministerio de Cultura. 2023. Resolución Viceministerial N° 146. 15 de julio.
- Morales, Gianfranco. 2024. "Archipiélago arqueológico espacios de cuidado y disfrute en las huacas de Lima". Tesis maestría, Politécnica Universidad de Chile.
- Tena, Anggelo. 2018. "Acción antrópica y los cambios en el paisaje del distrito de San Juan de Lurigancho entre los años 1948 - 2016". Tesis título, Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Riofrío, G. (1991). Producir la ciudad (popular) de los 90'. Entre el mercado y el Estado. Lima, Perú: DESCO.
- Van Dalen, Pieter. 2019. "Investigaciones arqueológicas en el cerro con muros concéntricos de Cerro Colorado, Valle de Huaura, Perú". Estudios Latinoamericanos, Lima 39 (2019): 25-61. doi: <https://doi.org/10.36447/Estudios2019.v39.art4>
- SIGDA (Sistema de Información Geográfica de Arqueología). 2024. "Base de datos cartográficos técnicos de resoluciones Directorales Nacionales y expediente técnico de delimitación del Sitio Arqueológico Cerro Colorado Parcela 1 del 2006 hasta 15 de junio del 2023", 18 de diciembre <http://sigda.cultura.gob.pe/>
- Infraestructura Nacional de Información Geoespacial Fundamental del Perú. 2024. "Base de datos cartográficos límites administrativos y casco urbano", 18 de diciembre <https://www.idep.gob.pe/geovisor/VisorDeMapas-3D/>
- ESTADIST (Sistema de Información Distrital para la Gestión Pública). 2024. "Base de datos cartográficos y técnicos del distrito de Sanata Maria, Provincia de Huaura según el Censo 2017", 18 de diciembre <https://estadist.inei.gob.pe/map>
- BGR (Base Grafica Registral). 2024. "Base de datos cartográficos de predios inscritos de 1965 hasta 2018", 18 de diciembre <https://visor-bgr.sunarp.gob.pe/visor-bgr/inicio>

Cap. 4

Educación y desigualdades territoriales



El Impacto de los Apagones en la Educación

14

Análisis Socioespacial de la Comunidad Educativa en Puenbo, Ecuador

Michelle Lorena Ochoa Flores ²²
mochoafloresfl@flacso.edu.ec

RESUMEN

Este artículo examina el impacto socio espacial de la crisis eléctrica en la comunidad educativa de Puenbo, Ecuador, localidad rural-urbana del Distrito Metropolitano de Quito. El estudio se centra en los desafíos actuales en educación provocados por la crisis de energía en el país. A través de un análisis cualitativo, se exploran experiencias de estudiantes y docentes, así como el punto de vista de actores estatales y privados, revelando cómo los apagones afectan las dinámicas de aprendizaje. Los resultados visualizan que los cortes de electricidad no solo interrumpen las actividades académicas, sino que también agravan las desigualdades preexistentes en el acceso a recursos educativos, limitando las oportunidades de aprendizaje y el compromiso estudiantil.

Palabras clave: Educación, periferia, crisis energética, apagones, desigualdad, brecha digital, ciudad educadora, ciudad urbano-rural, infraestructura educativa, espacio público

ABSTRACT

This article examines the socio-spatial impact of the electricity crisis in the educational community of Puenbo, Ecuador, a rural-urban locality in the Metropolitan District of Quito. The study focuses on the current challenges in education caused by the current energy crisis in the country. Through qualitative analysis, the experiences of students and teachers, as well as the point of view of state and private actors, are explored, revealing how blackouts affect learning dynamics. The results show that electricity outages not only interrupt academic activities but also aggravate pre-existing inequalities in access to educational resources, limiting learning opportunities and student engagement.

Palabras clave: Education, periphery, energy crisis, blackouts, inequality, digital divide, educating city, urban-rural city, educational infrastructure, public space.

22 Arquitecta, estudiante de la Maestría de Estudios Urbanos de FLACSO Ecuador 2024-2026

Introducción

Siendo el problema de desencanto estudiantil un común denominador a nivel nacional y en la parroquia de Puenbo, mediante esta investigación se pretende resolver la siguiente interrogante: ¿Cómo afectan los actuales apagones eléctricos la escolarización en el sector rural de Puenbo, en el ámbito social- académico, de infraestructura y político-gestión?

El estudio se realiza mediante una metodología cualitativa que busca analizar las reacciones a los apagones, en el ambiente educativo, de varios actores clave que conforman el entorno de aprendizaje. Primero, mediante fuentes secundarias, se valora la posición del Estado a escala ministerial. Subsecuentemente, con la ayuda de entrevistas a estudiantes, padres de familia, docentes, representantes del gobierno parroquial y de la “Fundación por Puenbo”, se evalúan las reacciones de cada uno de ellos. También, es importante el análisis del territorio para localizar sus principales equipamientos educativos y de conectividad a internet (sean estos públicos o privados de libre acceso), como bibliotecas, cafeterías, salas comunales, etc. Ubicarlos en el territorio, conocer su radio de influencia y la accesibilidad a los mismos es clave para comprender el funcionamiento urbano del sector educativo en la zona de periurbana de Puenbo.

A través de la metodología señalada se busca verificar la hipótesis planteada; si en efecto, los recortes de electricidad actuales han afectado el proceso de escolarización en la parroquia de Puenbo causando problemas sociales y académicos, debido a una escasa planificación política y de gestión a nivel nacional y parroquial. La falta de gestión pública sobre la crisis energética del país ha hecho que no se asista a la comunidad de Puenbo con infraestructura educativa en

las zonas urbanas, que permita el libre acceso y trabajo continuo de los estudiantes, impactando directamente en la asistencia a clases, nivel de compromiso estudiantil y comprensión de conocimientos.

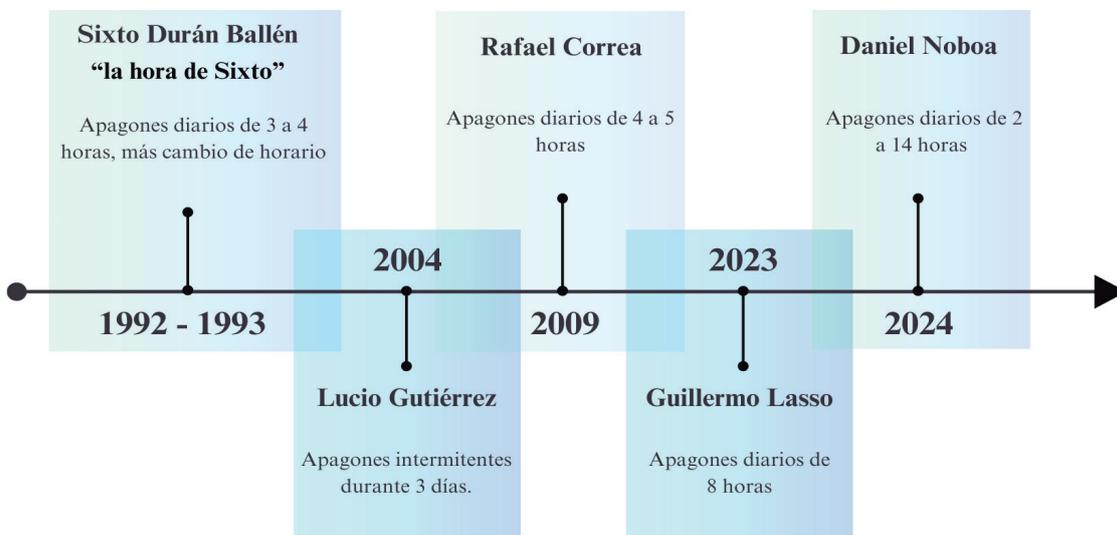
Los apagones, una problemática cíclica que obliga a aprender a oscuras en Ecuador

A partir de septiembre de 2024 la vida cotidiana de los habitantes de Ecuador se ha transformado en un ritual ineludible: consultar los horarios que marcan el inicio y fin de los apagones. Cada familia inicia su jornada descubriendo cuál será la disponibilidad de energía eléctrica y organizando las actividades del hogar, el trabajo, la escuela de los niños y otros espacios conforme a esa limitada dotación de electricidad.

Una deficiente planificación y ejecución gubernamental, sumada a la sequía más severa de las últimas seis décadas, han sumido al país en la peor crisis energética de los últimos 15 años. En Ecuador más del 69% de la energía proviene de fuentes hidroeléctricas cuya generación depende de forma directa de las lluvias y del caudal de los ríos. En épocas de sequía el estiaje imposibilita la producción óptima de energía y obliga a la búsqueda de soluciones, como la importación de energía eléctrica, que según datos del Balance Energético Nacional 2023, incrementó del año 2022 al año 2023 en un 183,9 por ciento (Gobierno del Ecuador 2023,43-4; Zevallos 2024).

La acción gubernamental usualmente ha llegado tarde ante las crisis eléctricas históricas. Cuando el déficit se presenta el gobierno suele responder con estrategias de mitigación, pero no con suficientes proyectos ejecutados o de proyección a futuro. Decretos como: “hacer un sacri-

Gráfico 1. Últimas crisis eléctricas del Ecuador



Fuente: Primicias 2024. Elaboración propia.

ficio” para levantarse 60 minutos antes, planes de compra de electricidad a países vecinos, campañas de eficiencia energética para el cambio de refrigeradores antiguos por nuevos, o bombillos incandescentes por los de tecnología Led han sido medidas temporales que no detuvieron los decretos futuros de racionamientos y cortes programados de energía (Infobae 2023; Tapia 2023; Loaiza 2024).

Si bien han existido proyectos y megaproyectos de producción eléctrica, los gobiernos no han sido capaces de mantener estas infraestructuras en buenas condiciones, volviendo una y otra vez al círculo vicioso de estar al límite entre la producción y la demanda de energía, teniendo al clima como factor sorpresa y estando superados a él. Este caminar por la cornisa afecta nuevamente al país y desde septiembre de 2024 los cortes prolongados de electricidad, de hasta 14 horas, no han cesado, contabilizando más de 20 días completos sin luz eléctrica hasta inicios de noviembre (Gobierno del Ecuador 2023,43-4; Zevallos 2024; Orozco 2024; El Universo 2024).

La actual crisis energética afecta a todos los sectores del país. La economía se ve golpeada por la disminución del comercio y la industria, lo que, a su vez, incide negativamente en la salud y la educación causado problemas sociales que podrían llegar a ser potencialmente graves y de largo plazo. La educación ha tenido altibajos en los últimos años, se ha visto atravesada por más de un problema estructural sea económico, de salubridad (COVID-19), inseguridad, crisis energética o política. Cada una de estas crisis influyen en el ambiente educativo, causando estragos en el bienestar de los alumnos, afectando su desempeño e incrementando la deserción estudiantil (Ministerio de Educación del Ecuador 2023).

Las estadísticas de datos abiertos del Ministerio de Educación del Ecuador 2024 muestran una reducción en el número de alumnos matriculados, en el actual periodo lectivo 2024-2025 existen 31.493 alumnos menos en relación con el año pasado y en el periodo 2022-2023 al 2023-2024 se redujo en 119.340 alumnos. Tomando en cuenta que el número de niños matriculados sigue en descenso desde hace 4 años, y que la tasa de abandono escolar de 1.88%, es decir 78.000 estudiantes menos en el sistema educativo, se piensa que la falta de servicios prioritarios, como la falta de electricidad, puede ser una de las causas de la deserción estudiantil actual.

Los niños y los adolescentes son los grupos sociales más afectados por estas crisis recurrentes. Primicias (2024) rescata un relato sucedido en los noventa durante la “hora de Sixto”, una madre narra cómo su hijo de cinco años se levanta a las 4 de la mañana para ir a la escuela, perjudicando sus horarios de sueño. La “hora de Sixto” o “sixtina” fue una estrategia gubernamental que obligó a la población a empezar una hora antes las actividades, con el fin de optimizar la luz natural del día. Así como en la década de los noventa desde septiembre de este año se han anunciado desde

el Ministerio de Educación varias medidas para sortear los recortes de electricidad, por ejemplo: suspensión de clases, cambio de horarios, clases virtuales sincrónicas o asincrónicas y otras.

Desde la pandemia de COVID-19, en el año 2020, la educación virtual se ha instaurado en el país como fórmula para cumplir con la planificación académica estatal. El diario La Hora (2024) señala que la Organización Mundial de la Salud (OMS) y Unicef recomiendan que la educación virtual, junto con la suspensión de clases, sea utilizada en condiciones críticas y de manera temporal, pero en Ecuador este método no ha dejado de aplicarse, sobre todo en los últimos meses con la escasez de luz eléctrica.

La repartición de servicios desde la centralidad a la periferia

Pedro Enríquez (2011) habla de zonas urbano-marginales y de escuelas urbano-marginales, entendiéndose a las últimas “como aquella institución educativa de carácter público localizada en barrios marginales, cuyo mantenimiento está a mano de la administración pública (Ferreira Montero de Andrade 2006, citado en Enríquez Pedro 2011). Quito se distribuye en varias centralidades, denominadas administraciones zonales. Prado (2005) señala que los procesos de migración campo-ciudad, generan centros residenciales de pésimas condiciones de habitabilidad a nivel público. Este es el caso de Puenbo donde, si bien su población aumenta el acceso e incremento de los servicios colectivos y públicos no lo hace. La razón es una urbanización aislada y auto abastecida de servicios privados.

Puenbo es una parroquia rural del Distrito Metropolitano de Quito, que cuenta con 17.780 habitantes (INEC 2022). En cuanto a la educación, el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Gobierno Autónomo Descentralizado de la parroquia 2019-2023 hace constar, en el campo educativo, que “la asistencia decrece a medida que aumenta el nivel de educación, lo que implica una problemática de deserción o rezago escolar”.

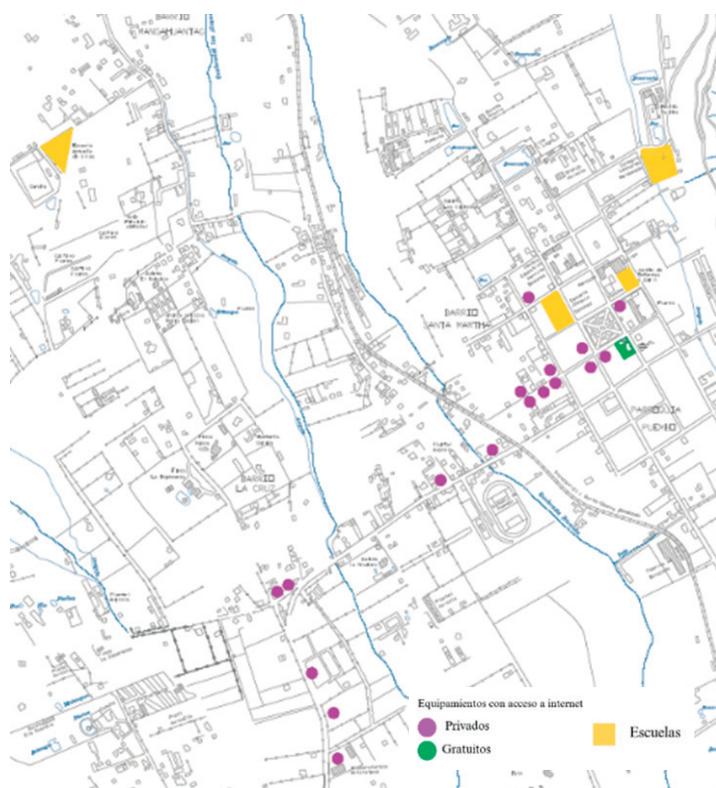
Esta localidad cuenta con 10 unidades educativas fiscales que acogen a 3.789 alumnos. Existe un único centro de educación secundaria llamado Unidad Educativa Leonardo Maldonado Pérez, con 1.025 alumnos. Los equipamientos públicos que brindan asistencia a los niños y jóvenes estudiantes son principalmente dos: el llamado “Punto Digital” y la Biblioteca Comunitaria Santiago de Puenbo. El primero es un centro de cómputo que permite realizar consultas en internet, imprimir y jugar en línea, de forma gratuita. La biblioteca es un espacio destinado a consulta física de libros y enciclopedias.

La expansión urbana en Puenbo ha sido exponencial en los últimos años, eso se ve reflejado en la construcción de varias plazas comerciales (ver mapa 1) con ofertas de cafeterías, restaurantes y otros servicios (Castro 2024; Toranzos

20224). En estos lugares para acceder a la conectividad digital se debe realizar un consumo promedio de cinco dólares y el tiempo de uso suele ser limitado.

Existen factores como la ubicación del centro escolar, al igual que la localización de cualquier otra institución con respecto al resto de la urbe, que reflejan la concepción que la sociedad tiene de dicha institución, su naturaleza, papel y la tarea que acoge (Viñao 2004, citado en Martín Sánchez, Gutiérrez Tejeiro y Cáceres Muñoz 2017). En esto recae la importancia de una política pública que se sobreponga a las necesidades individuales y rescate las urgencias colectivas, tanto en lo que compete a la infraestructura pública educativa, como a la gestión de una ciudad que se encuentra tejiéndose (Pueumbo) entre una

Mapa 2. Equipamientos con acceso a internet



Fuente: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Pueumbo 2019-2023. Elaboración propia.

población nueva y habitantes generacionales.

De la ciudad educadora a la ciudad urbano-rural

Al hablar de educación se suele recurrir, en primera instancia, a enfoques pedagógicos, didácticos de orientación estudiantil o marcos teóricos educativos; sin embargo, el análisis de la educación se sobrepone a todo eso. Engloba responsabilidades gubernamentales y sociales que delinean la infraestructura, el acceso a servicios básicos y a información; así como, planes educativos, profesores capacitados, programas de alimentación y salud, transporte, etc. Entonces,

hablar de educación implica también hablar del marco socioespacial en el que está inmerso. “La educación, nunca, y menos hoy, es un problema absoluto de la escuela” (Cote 2018).

Desde la arquitectura se habla mucho de la importancia de crear entornos educativos que brinden a los estudiantes espacios adecuados para desenvolverse, interactuar, investigar y aprender, pero la discusión suele centrarse en criterios de diseño y funcionalidad de las escuelas, que, aunque valiosos, no enmarcan todas las dimensiones del aprendizaje, pues la educación no se limita a un sitio estático o a un edificio único. A diferencia de otras actividades, el aprender no tiene una dirección fija y es quizá la acción que más se entretiene en todos los contextos, momentos y lugares de la vida. Esto convierte al entorno en parte de su infraestructura y le otorga al espacio urbano la responsabilidad de ser un aliado para continuar con el aprendizaje por fuera de las aulas. El “urbanismo y educación son los dos extremos de una cadena que permite la supervivencia de alguna civilización. Cuando esta cadena se rompe, la civilización se convierte en Barbarie.” (Saura Carulla et al. 2016).

Algunos autores califican el entorno urbano conexas al objeto arquitectónico como igual de importante para la enseñanza; Saura Carulla et al. (2016) menciona: “La arquitectura y el urbanismo tienen que dejar de ser un puro instrumento técnico y financiero (como un coche o un teléfono), y pasar a ser un instrumento de educación y de transmisión cultural”. Bryon y Ganoa (2005) hablan desde el término “ciudad educadora” y lo describen como una apuesta política, un proyecto “competitivo en lo global e integrador en lo local”, que sea incluyente y humanizado para que la democratización del pensamiento político y social surja en y desde el espacio público.

Esta idea denominada “ciudad educadora” nace en 1990 en Barcelona y fue definida en la Carta de Ciudades Educadoras como un lugar de aprendizaje permanente y un agente educativo que promueva espacios de inclusión, equidad y transformación continua. Cuatro años más tarde, se crea la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras de la que forman parte más de 500 ciudades, de todo el mundo, incluyendo Quito, y tienen como objetivo el incentivar el desarrollo de las ciudades cumpliendo los principios de la “ciudad educadora” (Asociación Internacional de Ciudades Educadoras 2020; Figueras 2007).

La AICE (2020) determina que “la ciudad educadora tiene personalidad propia, integrada en el país donde se ubica”. Su identidad es, por tanto, dependiente a la del territorio del que forma parte. Desde esa noción, en contextos como el

ecuatoriano, en donde la población se ve afectada por más de una problemática, el entorno educativo externo a las aulas se vuelve aún más relevante. La existencia de infraestructura externa a las aulas que brinden soporte a los estudiantes se vuelve indispensable en circunstancias de inseguridad y carencia de servicios básicos como luz o internet.

Esta primera solución no ha llegado sin problemas y el sueño de una educación virtual que rompa barreras físicas y desigualdades de aprendizaje se ha desdibujado. UNICEF (2022), señala las dificultades tanto físicas como psicológicas que atravesaron los niños en la pandemia debido a las clases virtuales; se hace hincapié en que solo el 10% de hogares de estratos económicos bajos cuentan con acceso a un computador para niños de 5 a 11 años, y que siete de cada diez niños muestran signos de tristeza y sensación de nuevos miedos. La utopía de la educación virtual como salvadora es entonces una simple ilusión, más en nuestro contexto actual donde las brechas digitales no han hecho más que ampliarse por la falta de luz.

Aproximaciones a la comunidad educativa de Puenbo

La aproximación teórica ayuda a abordar la problemática planteada desde tres puntos. El primero trata de descifrar la incidencia que han tenido los cortes de electricidad en la infraestructura educativa tradicional, es decir, escuelas, cole-



Autor: Ochoa L. 2024

gios, salas de estudio y bibliotecas públicas. La segunda clasificación describe las mejoras de in-

fraestructura planteadas, como respuesta a esta crisis, en el ámbito público o privado, dentro y fuera de las instituciones educativas. Entre estas mejoras se considera, por ejemplo, generadores propios de electricidad, incremento de zonas gratuitas de internet inalámbrico, aumento de equipos tecnológicos, entre otros. Finalmente, la tercera categoría señala las estrategias de mitigación que se han tomado para continuar con el plan educativo.

Los resultados se han obtenido desde tres actores principales: 1) Actores gubernamentales, tanto nacionales como parroquiales. 2) Comunidad educativa: docentes, estudiantes y padres de familia. 3) Fundación o empresa público/ privada. A excepción del actor gubernamental nacional (Ministerio de Educación) todos los actores han sido consultados mediante entrevistas a profundidad semi estructuradas.

• Actores Gubernamentales:

Desde el gobierno central se acepta la grave crisis actual y la repercusión de esta en la educación pública. Cárdenas Verdezoto (2024) analiza cómo la crisis eléctrica en Ecuador afecta al sistema educativo, exacerbando las desigualdades preexistentes y limitando el acceso de los estudiantes a una educación de calidad; además hace hincapié en lo que menciona una ex ministra de educación:

Los cortes de luz siempre afectan a todos. Por ejemplo, los laboratorios de computación no sirven y el funcionamiento normal de la escuela es distinto. Pero lo más grave es que se sigue pronunciando aún más la brecha de la inequidad educativa. Hay escuelas rurales que pueden adaptarse mejor, pero hay otras en zonas marginales dentro de la ciudad que cuando no hay electricidad se afectan mucho y no tienen recursos para plantas eléctricas. No tienen recursos para medidas complementarias y eso profundiza más la inequidad.

La postura del gobierno central se basa en reconocer la problemática y en implementar medidas de mitigación para solventar el aprendizaje académico por fuera de las aulas, incluyendo metodologías estudiantiles como mantener un diario reflexivo o la creación de esquemas conceptuales que ayuden a procesar los conocimientos adquiridos en las aulas (Zevallos 2024). Sin embargo, no se han encontrado datos que brinden información sobre la entrega de generadores para las instituciones, o cualquier otro aporte en la infraestructura local. Según el gobierno parroquial se ha hecho la adquisición de un generador eléctrico que ha sido donado al centro de salud local, conforme las prioridades de la población.

• Comunidad Educativa - Estudiantes:

Todos los actores de la comunidad educativa consultados han coincidido en la repercusión negativa de los apagones sobre todos los aspectos requeridos, excepto en la asistencia a clases,

como se visualiza en la Tabla 1. Los estudiantes entrevistados relatan que prefieren asistir a clases que quedarse en sus casas y recibir educación virtual, valoran mucho más el tiempo en compañía de sus amigos que la soledad percibida en sus viviendas. “Yo prefiero venir a estudiar al colegio, en mi casa paso solito y no me concentro; además, cuando no hay luz hacemos actividades en el patio. A veces es como tener hora libre, otras veces hacemos educación física” (Relato unificado de alumnos entrevistados 2024).

Al ser consultados sobre si han notado alguna mejora en la infraestructura de la ciudad que aporte a su crecimiento académico, respondieron que no. Los lugares existentes como la biblioteca y el punto digital continúan sus operaciones como de costumbre y los servicios tecnológicos gratuitos son interrumpidos por los cortes de luz. Estas interrupciones han impedido a los alumnos realizar consultas en internet o imprimir sus tareas como lo hacían antes. Cuentan que sus padres han tomado medidas para sobrellevar esta crisis y ayudarles a resolver sus tareas, a través de la contratación de planes de datos móviles y visitas a familiares o centros comerciales los fines de semana para lograr conectividad a internet.

Ante la consulta de que equipamientos, fuera de las escuelas o colegios a los que asisten, visitan más, señalan que el punto digital ubicado en el centro de Puenbo es el más concurrido. No resaltan ninguna cafetería, heladería o comercio local privado. Un alumno cuya vivienda se encuentra en Mangahuantag, a 20 minutos en transporte público del centro, señala que pocas veces se queda en la biblioteca o punto digital. “A veces tenemos que esperar hasta las cuatro de la tarde a que regrese la luz, hay mucha gente esperando y cierran a las cinco. Yo debo llegar temprano a mi casa, entonces me voy.”

En cuanto al rendimiento, dos alumnos señalan

que se les ha dificultado entregar las tareas a tiempo. Algunos horarios de electricidad no les permitían realizar ninguna tarea, porque la luz regresaba cuando ellos ya salían al colegio o en la madrugada.

• **Comunidad Educativa - Docentes:**

Los docentes consultados fueron dos, uno encargado de la sección primaria y uno de educación inicial. Ambos coincidieron en que los inconvenientes de la falta de energía son mayores para los docentes que para los niños. Mencionaron que los niños aprenden principalmente mediante métodos análogos, pero señalan un problema grave en la infraestructura de algunas aulas: la falta de iluminación natural.

En cuanto a los obstáculos que han tenido que sortear los maestros, se encuentra el envío obligatorio de planificaciones y métricas al Distrito de Educación. Esto lo han tenido que hacer en horario extracurricular y desde lugares con conexión gratuita a internet, como centros comerciales. Además, han tenido adquirir y prestar a las escuelas parlantes inalámbricos para realizar diferentes dinámicas con sus alumnos.

• **Fundaciones público / privadas:**

La entrevista con la persona encargada de la biblioteca se puede resumir en pocas palabras: “incremento de estudiantes”. Las visitas a este espacio aumentan en las horas en las que no hay luz eléctrica. Este fenómeno sucede debido a la cercanía de la biblioteca con el punto digital, ubicadas a solo unos pasos de distancia. Cuando los jóvenes y niños no tienen conectividad en el centro de cómputo, buscan otras actividades para realizar, por ejemplo, las tareas escolares. La biblioteca les brinda un lugar seguro y cómodo para realizar estas labores, eso sí, sin ninguna tecnología. “Aquí no hay internet, pero hay libros”, recalca el encargado. Conclusiones, salvaguardar la educación desde la ciudad

Tabla 1. Análisis de resultados

ANÁLISIS DE RESULTADOS								
Categorización		Actores sociales						
		Gubernamental		Comunidad Educativa			Biblioteca pública/privada (Fundación)	
		Nacional	Local	Docentes	Alumnos	Padres de familia		
1	Incidencia negativa	Infraestructura	SI	SI	SI	SI	SI	SI
		Acceso a nuevas tecnologías	SI	SI	SI	SI	SI	SI
		Rendimiento	N/A	N/A	SI	SI	SI	N/A
		Cumplimiento	N/A	N/A	SI	SI	SI	N/A
		Asistencia	N/A	N/A	NO	NO	NO	N/A
2	Mejora infraestructura pública / privada	NO	NO	SI	NO	SI	NO	
3	Estrategias de mitigación	SI	NO	SI	SI	SI	NO	

Fuente: Elaboración propia.

Conclusiones: Salvaguardar la educación desde la ciudad.

Finalmente, mediante este breve estudio, se observa que la crisis energética afecta la rutina estudiantil establecida. Se visualizan problemas en infraestructura educativa, en falta de acceso a tecnologías y falta de cumplimiento en las responsabilidades académicas. La falta de electricidad no solo amplía la brecha digital sino también la brecha académica, incrementando y prolongando las desigualdades estructurales encontradas en la periferia durante décadas.

“La solución a esta crisis no vendrá de una intervención aislada, sino de un cambio profundo en la manera en que concebimos y gestionamos nuestros recursos y del grado de responsabilidad de nuestro comportamiento frente a la naturaleza, la vida y la sociedad.” (Sáenz 2004). La crisis educativa en nuestro país, ciudad y en Puenbo, no solo corresponde a razones energéticas, sino a la falta de estrategias para salvaguardar la educación de sus habitantes. La desintegración entre órganos estatales (nacionales – parroquiales) y las instituciones públicas y privadas impiden que se generen y ejecuten planes de acción para transformar las zonas urbanas en una ciudad educadora que acoja a la niñez y juventud y les brinde espacios seguros de aprendizaje y crecimiento.

Las repetidas crisis de electricidad nos recuerdan que en los países en vías de desarrollo como el Ecuador, la unión comunitaria puede ser decisiva en el progreso de la población. “Si la energía se maneja de manera comunitaria, se garantiza un acceso más democrático y un uso que cubra las necesidades propias” (Martínez 2010). Resolver el problema de conectividad a nivel individual es mucho más costoso y complicado que generar espacios colectivos que brinden servicios óptimos a la población.

Se deben tomar medidas que se superpongan a los conflictos nacionales actuales, tomando como punto de partida a la ciudad, vista no solo como escenario sino como actor vivo capaz de transformar e iluminar el pensamiento de quienes la habitan. Lugares como Puenbo, con un centro urbano pequeño, pero con un crecimiento demográfico en ascenso, reclaman políticas urbanas que se anticipen a las transformaciones urbanas y aborden los problemas futuros, que con frecuencia reflejan rezagos históricos aún no resueltos.

Referencias bibliográficas

Asociación Internacional de Ciudades Educadoras (AICE). 2020. Carta de Ciudades Educadoras. Barcelona: AICE. <https://www.edcities.org>.

Banco Mundial. 2024. “Ecuador: Panorama General.” Consultado el 20 de noviembre de 2024. <https://www.bancomundial.org/es/>

[country/ecuador/overview](https://www.bancomundial.org/es/country/ecuador/overview).

- Bryon Patricia y Gustavo Gaona. 2005. “Ciudad educadora, entre la realidad y la utopía.” *Ciudad y educación*, no. 8 (noviembre): 125-142. <http://agora.edu.es/descarga/articulo/5705126.pdf>
- Camallonga, S. 2019. “Jóvenes, espacio urbano y Derecho a la Ciudad: Aportaciones a la educación social.” *Foro de Educación* 17 (26): 95-114. doi: <http://dx.doi.org/10.14516/fde.609>
- Cárdenas Verdezoto, Esteban. 2024. “Crisis eléctrica: otro golpe al sistema educativo.” *Ecuador Chequea*, 16 de octubre de 2024. <https://ecuadorchequea.com>.
- Castro, José. 2024. “Puenbo: El nuevo destino comercial de Quito.” *America Retail*, 9 de septiembre de 2024. <https://america-retail.com/paises/peru/puenbo-el-nuevo-destino-comercial-de-quito/>.
- Cilio Mejía, Sebastián. 2022. “El Dilema De La Virtualidad En La educación: Caso Ecuador.” *Kronos – The Language Teaching Journal* 3 (1):41-52. <https://doi.org/10.29166/kronos.v3i1.3182>.
- Enriquez, Pedro Gregorio. 2011. “El espacio urbano como lugar de marginalidad social y educativa”. *Argonautas. Revista de Educación y Ciencias Sociales*. 1:48-78. Acceso el 20 de noviembre de 2024, <https://fchportaldigital.unsl.edu.ar/index.php/argonautas/article/view/450/407>.
- Figueras, Pilar. 2007. “Ciudades educadoras, una apuesta por la educación.” *Participación Educativa*, no. 6 (noviembre): 22-27. <https://www.burjassot.org/wp-content/uploads/2016/09/ministerio-CIUDAD-EDUCADORA.pdf>.
- La Hora. 2024. “Educación: los niños son víctimas de las clases retrasadas por apagones y las escuelas en mal estado.” *Diario La Hora*, 30 de abril de 2024. <https://www.lahora.com.ec>.
- Loaiza, Yalilé. 2023. “La hora de Sixto: el verano en que los ecuatorianos se despertaron antes.” *Infobae*, 23 de abril de 2023. <https://www.infobae.com/america/historia-america/2023/04/23/la-hora-de-sixto-el-verano-en-que-los-ecuatorianos-se-despertaron-antes/>.
- Martín Sánchez, María Á., César Gutiérrez Tejeiro, y Joaquín Cáceres Muñoz. 2017. *Arquitectura y Educación. Una hermenéutica*

- de los espacios en clave pedagógica. Badajoz: Universidad de Extremadura. <http://hdl.handle.net/10662/20983>.
- Martínez, Esperanza. 2010. "Crisis Financiera o Civilizatoria." *Estudios Ecológicos* 6. <https://www.thecornerhouse.org.uk/sites/thecornerhouse.org.uk/files/Crisis%20Financiera%20o%20civilizatoria.pdf#page=70>.
- Ministerio de Educación de Ecuador. Datos Abiertos. Accedido el 10 de noviembre de 2024. <https://educacion.gob.ec/datos-abiertos/>.
- Ministerio de Recursos Naturales no Renovables. Beneficio Económico Nacional 2023: Capítulo 1. Quito: Ministerio de Recursos Naturales no Renovables, 2024. https://www.recursosyenergia.gob.ec/wp-content/uploads/2024/08/BEN_2023-cap_1.pdf.
- Municipio de Puenbo. Actualización PDOT Puenbo 2019-2023. Pichincha: Gobierno Provincial de Pichincha, 2019. <https://sitp.pichincha.gob.ec/repositorio/disenopaginas/archivos/Actualizaci%C3%B3n%20PDOT%20Puenbo%202019-2023.pdf#page=45&zoom=100,109,540>.
- Orozco, Mónica. 2024. "¿Por qué hay cortes de luz en Ecuador? Estas son las razones que explican su déficit energético?". *Primicias*, 13 de octubre de 2024. Acceso el 09 de noviembre de 2024. <https://www.primicias.ec/economia/cortes-luz-razones-crisis-colapso-80955/>
- Prado Ríos, Luis. 2005. *La centralidad urbana: Una visión crítica*. Quito: FLACSO. Disponible en: <https://www.flacso.edu.ec/portal/modules/umPublicacion/pndata/files/docs/sfccprado.pdf>.
- Sáenz, Melio. 2024. "Crisis de Energía en Ecuador: Evaluación de la Situación al 28 de octubre, 2024". *ResearchGate*, 2024. DOI:10.13140/RG.2.2.36189.63208. <https://www.researchgate.net/publication/385439169>.
- Saura Carulla, Magda, Josep Muntañola Thornberg, Sergi Méndez Rodríguez, y Júlia Beltrán Borràs. 2016. "De la educación del arquitecto a la arquitectura de la educación: Un diálogo imprescindible." *Bordón* 68 (1): 113-129. <https://doi.org/10.13042/Bordon.2016.68110>.
- Tapia, Evelyn. 2023. "'Hora sextina' y los apagones de Correa: dos amargos recuerdos para los ecuatorianos." *Primicias*, 27 de octubre de 2023. <https://www.primicias.ec/noticias/economia/apagones-sequia-cortes-luz-sixto-duran-ballen/>.
- Toranzos, Mariella. 2024. "Los malls y plazas de negocios se multiplican en Puenbo." *Expreso*, 8 de septiembre de 2024. <https://www.expreso.ec/quito/malls-plazas-negocios-multiplican-puenbo-212859.html>.
- UNICEF Ecuador. 2022. "Los efectos de la pandemia en el bienestar de los hogares en Ecuador." Última modificación el 24 de marzo de 2022. <https://www.unicef.org/ecuador/historias/los-efectos-de-la-pandemia-en-el-bienestar-de-los-hogares-en-ecuador>.
- Zevallos, Sofía. 2024. "Educación a luz de velas: El precio de la crisis energética en Ecuador." *Forbes Ecuador*, 17 de octubre de 2024. <https://www.forbes.com.ec/columnistas/educacion-luz-velas-precio-crisis-energetica-ecuador-n61935>.

Desigualdad en el Acceso a Oportunidades Educativas

15

de calidad y su Impacto en el Desarrollo de los Jóvenes de Zonas Vulnerables de Barranquilla. Colombia

Isabella Sarmiento Castaño ²³
isarmientoc@gmail.com

RESUMEN

Este estudio analiza cómo la segregación urbana en Barranquilla limita el acceso a una educación de calidad, perpetuando la pobreza. Las instituciones educativas en zonas vulnerables enfrentan carencias de infraestructura, recursos y bajos resultados académicos, mientras que los colegios privados en áreas de mayores ingresos ofrecen ventajas significativas. Estas desigualdades restringen las oportunidades de movilidad social y el desarrollo económico de los jóvenes.

El análisis combina datos cuantitativos, entrevistas y estudios locales, mostrando cómo el contexto socioeconómico impacta la educación y perpetúa la exclusión social. Se proponen estrategias como subsidios educativos, alianzas público-privadas y capacitación docente para abordar estas brechas. La investigación concluye que garantizar una educación equitativa y de calidad es esencial para romper ciclos de pobreza y fomentar el desarrollo sostenible en Barranquilla.

Palabras clave: Desigualdad, educación, oportunidades, Barranquilla, segregación.

ABSTRACT

This study analyzes how urban segregation in Barranquilla limits access to quality education, perpetuating poverty. Educational institutions in vulnerable areas face lack of infrastructure, resources and low academic results, while private schools in higher-income areas offer significant advantages. These inequalities restrict opportunities for social mobility and economic development of young people.

The analysis combines quantitative data, interviews and local studies, showing how the socioeconomic context impacts education and perpetuates social exclusion. Strategies such as educational subsidies, public-private partnerships, and teacher training are proposed to address these gaps. The research concludes that guaranteeing equitable and quality education is essential to break cycles of poverty and promote sustainable development in Barranquilla.

Palabras clave: Inequality, education, opportunities, Barranquilla, segregation.

23 Politóloga, estudiante de la Maestría de Estudios Urbanos de FLACSO Ecuador 2024-2026

Introducción

El presente artículo aborda la desigualdad en el acceso a oportunidades educativas de calidad y su impacto en el desarrollo de los jóvenes de zonas vulnerables de Barranquilla, Colombia. Este fenómeno, profundamente influenciado por la segregación urbana, no solo perpetúa la pobreza, sino que también limita las posibilidades de movilidad social y desarrollo económico en estas comunidades.

El texto se estructura en partes explorando desde una perspectiva teórica y práctica, cómo la ubicación geográfica y el contexto socioeconómico afectan la calidad educativa en Barranquilla. En la primera sección, se analizan las raíces históricas de la segregación urbana y su relación con las desigualdades educativas. Posteriormente, se discuten las condiciones de las instituciones educativas en las zonas vulnerables, sus limitaciones en infraestructura y recursos, y el impacto directo en los resultados académicos de los estudiantes.

El artículo también examina el papel de la educación en el desarrollo individual y social, destacando, cómo la baja calidad educativa restringe el acceso a la educación superior y al mercado laboral formal. Finalmente, se proponen estrategias para mitigar estas brechas mediante políticas públicas, alianzas público-privadas y programas de formación técnica que promuevan un desarrollo más equitativo.

Este estudio busca contribuir a la discusión sobre la importancia de garantizar una educación equitativa y de calidad como motor de transformación social y económica, no solo en Barranquilla, sino en contextos similares en América Latina.

La segregación urbana y la educación como respuesta

Desde sus orígenes, las ciudades han sido el hogar de diversidad de personas con diferencias que pueden ir desde sus orígenes hasta sus capacidades económicas. La segregación y diferenciación de sus habitantes en función de su estatus social está presente desde la Antigua Grecia. Estas se profundizaron con la llegada de la modernidad, pues el capitalismo fortaleció la división entre las clases sociales y, en las ciudades industriales, surgieron los primeros barrios obreros y las zonas residenciales exclusivas habitadas por la burguesía liberal. El proceso de formación de estos barrios fue masivo y se dio en todas partes del mundo, hasta constituir la forma moderna de segregación: el consumo y el comportamiento adecuados se volvieron la llave para pertenecer y ser reconocido como miembro de una clase social concreta (Enríquez 2011) (Espino 2008) (Segura 2014).

Tu ubicación dentro de la urbe es el equivalente de tu lugar dentro del universo social, tu capacidad de compra y, por consiguiente, tu condición

económica y social se especializan en el acceso al suelo. Estas zonas urbano-marginales se caracterizan por la falta de elementos materiales que permitan el desarrollo de una vida digna, por lo que sus precios son más bajos. En este caso, sus habitantes pueden ser campesinos que han migrado a la ciudad, personas pobres estructurales, nuevos pobres y migrantes. Por otro lado, los miembros de las élites, como empresarios o trabajadores con altos ingresos, se permiten vivir en zonas de mayor valor y, por consiguiente, con mejores condiciones de vida – acceso a servicios públicos domiciliarios; mejor infraestructura urbana; etc. – (Enríquez 2011) (Espino 2008) (Segura 2014).

Al ser el lugar donde habitan distintas clases sociales, el espacio urbano termina siendo el escenario donde se manifiestan y reproducen estas desigualdades. El espacio no solo influye en la calidad y la ubicación de la vivienda y el entorno, sino que también afecta a oportunidades en ámbitos educativos, de salud y laborales. La segregación residencial de las personas más pobres se ha convertido en un medio de reproducción y profundización de carencias sociales: terminas relacionándote con personas y espacios dentro de la misma esfera de pobreza, lo que limita las posibilidades de las personas y, en palabras de Arriagada y Rodríguez (2003, p. 56), «debilita los vínculos y puentes interclases y conforma barrios escépticos sobre la posibilidad de movilidad social vía trabajo».

Colombia es reconocido por ser uno de los países más desiguales de América Latina, pues a pesar de los esfuerzos por reducir la pobreza; la distribución desigual de los ingresos sigue estando igual. El DANE (2022), afirma que el 39.3% de los colombianos vive en pobreza monetaria, y el 12.9% en pobreza extrema; mientras, el PNUD expone que el 70% de la población se encuentra en pobreza de algún tipo y poseemos un índice de Gini que no ha mejorado significativamente desde 2021 –a 2022, era de 0.556– y se destaca como criterio que contribuye a la desigualdad de ingresos a la escolaridad (PNUD 2023). Por ello, la educación ha adquirido una relevancia significativa para los gobiernos y los habitantes con el fin de intentar resolver dichas desigualdades. Se entiende como un «instrumento propulsor de la formación ciudadana y del desarrollo social y económico, así como de la movilidad social» (Márquez 2016, p. 1), se ha convertido en la solución «milagrosa» para hacer frente a la pobreza. Esto no es un mito, ya que las sociedades con mayores niveles educativos cuentan con trabajadores más capacitados y, en consecuencia, impulsan la creación de nuevos empleos, generando así mayores ingresos y, por consiguiente, movilidad social (Muñoz Izquierdo 2001).

El espacio no solo influye en la calidad y la ubicación de la vivienda y el entorno, también afecta a las oportunidades en ámbitos educativos, de salud y laborales. La segregación residencial de las personas más pobres se ha convertido en

un medio de reproducción y profundización de carencias sociales. Este impacto es particularmente visible en el acceso a la educación, donde las condiciones de segregación urbana marcan diferencias significativas en la calidad educativa disponible. Explicaremos cómo esta desigualdad educativa se manifiesta en las zonas más vulnerables de Barranquilla, y cómo afecta directamente el desarrollo de los jóvenes.

Educación de calidad: un desafío en zonas vulnerables

Una vez entendido el papel de la educación en la reducción de las desigualdades, se hizo énfasis en la cobertura; sin embargo, persisten brechas importantes entre los distintos departamentos, niveles educativos y estratos sociales. Al hacer énfasis en la cobertura, se ha dejado de lado la calidad de la educación que se imparte en estos centros y la equidad en las condiciones de aprendizaje entre los diferentes estratos socioeconómicos –es decir, la calidad de dicha educación– (Carmona, García-Arnau y Vázquez-Cupeiro 2023).

Pero ¿qué se considera educación de calidad? ¿Por qué es tan importante? La educación de calidad puede ser entendida desde diferentes puntos de vista, en este artículo, será analizada en función a los resultados; los recursos; y el valor añadido. Esto implica que, en primer lugar, debe ser contextualizada, pertinente, inclusiva y promotora del desarrollo integral de los niños, niñas y jóvenes. Además, debe contar con docentes cualificados, evaluaciones basadas en estándares internacionales, materiales adecuados y un entorno que permita el máximo progreso de los estudiantes (Bodero 2014). De igual forma, debe generar un impacto significativo sobre los conocimientos de los alumnos y, posteriormente, contribuir en el éxito de sus egresados y el desarrollo de su plan de vida (Cano Flores 2013).

En Latinoamérica, la educación presenta una segmentación significativa en relación con el origen social, dejando en peor posición a los hogares de bajos ingresos. Esta segregación urbano-educativa da pie a la generación de escuelas urbano-marginales, las cuales son el resultado de la consolidación de estas escolaridades diferenciadas, brindando oportunidades de aprendizaje diferenciadas entre los sectores sociales y perpetuando así las desigualdades. Estas instituciones brindan un servicio degradado que se ve afectado por la falta de infraestructura y recursos financieros; recursos humanos inadecuados; y contextos difíciles que implican que la escuela debe asumir tanto un rol instruccional como asistencial (Enríquez 2011).

En Colombia, la educación de calidad se considera un derecho fundamental y social que debe garantizarse a todos los jóvenes y niños en edad escolar. Para ello se crearon los Derechos Básicos de Aprendizaje, que son «los aprendizajes estructurantes para un grado y un área particu-

lar, que expresan las unidades básicas y fundamentales sobre las que se puede edificar el desarrollo futuro del individuo» y «promueven la consecución de aprendizajes año a año, de modo que, como resultado de un proceso, los estudiantes alcancen los EBC propuestos por cada grupo de grados» (Colombia Aprende s.f).

Sin embargo, los resultados que obtienen los alumnos demuestran que estos estándares no se están cumpliendo plenamente, especialmente en áreas con bajos recursos y altos niveles de pobreza. A nivel nacional, en los resultados de las pruebas SABER 11 de 2022, los estudiantes de colegios públicos rurales obtuvieron una puntuación media 20 puntos inferior a la de sus compañeros de colegios privados urbanos (Rodríguez 2024).

La organización Dejusticia, en su estudio “Separados y desiguales” (2014), utilizó la metáfora de John Roemer para describir esta situación: “En un partido de fútbol entre dos equipos, el campo está inclinado a favor de uno. Los jugadores del equipo rojo deben esforzarse mucho más para avanzar, mientras que los del equipo azul lo hacen con menor dificultad”. Este ejemplo ilustra las barreras adicionales que enfrentan los estudiantes de entornos desfavorecidos. La educación se percibe como el mecanismo que lograría equilibrar la situación y que, sin importar los orígenes del estudiante, todos puedan enfrentarse al mundo con las mismas oportunidades básicas. Sin embargo, esta termina reproduciendo las desigualdades contextuales de los estudiantes.

En el mencionado estudio se expuso que, a nivel nacional, hay una clara diferenciación entre los resultados de los alumnos de clase alta que estudian en colegios privados y los de clases media-baja o baja que estudian en escuelas de gobierno. Los primeros obtienen los mejores resultados en las pruebas Saber 11, mientras que los segundos suelen obtener resultados menores. Por ejemplo, “En los años 2002, 2008 y 2011, los estudiantes con un ingreso familiar de más de 10 smlv tienen un desempeño de 18%, 28% y 41% más, respectivamente, que los estudiantes con un ingreso familiar de 1 smlv”. Por otro lado, las pruebas PISA muestran que la diferencia entre los colegios públicos y privados es una de las más altas entre los países de la OCDE. Asimismo, la segregación urbana se refleja en una especie de apartheid educativo: los ricos estudian con ricos y los pobres, con pobres (Ángel, Espinosa, Parra y García 2014).

Si bien estas problemáticas educativas y la segregación urbana se manifiestan a nivel nacional, es necesario observar cómo se materializan en contextos específicos. Barranquilla resulta un caso de estudio pertinente, pues es una ciudad con un crecimiento económico acelerado, pero marcada por una alta desigualdad socioeconómica y espacial. La segregación urbana y su relación con la calidad educativa se hacen evidentes en la división entre el norte de la ciudad, donde se concentran los estratos altos, y el sur, donde

predominan las zonas vulnerables con carencias estructurales y educativas (Rosero 2020).

Se plantea la siguiente pregunta de investigación y su respectiva hipótesis: ¿De qué manera influye la ubicación de los jóvenes en barrios periféricos y vulnerables de Barranquilla en su acceso a instituciones educativas de calidad, y cómo repercute esto en sus oportunidades de movilidad social y desarrollo económico?

La ubicación en barrios periféricos y vulnerables de Barranquilla limita significativamente el acceso de los jóvenes a instituciones educativas de calidad, debido a que esta segregación urbana se ve reflejada en el sistema educativo por medio de una distribución desigual de las instituciones; siendo que las áreas de menor estrato cuentan con centros educativos en peores condiciones y con menos recursos, lo que afecta el desempeño de los alumnos. A futuro, una educación de baja calidad limita las posibilidades de acceder a la educación superior y, por consiguiente, se perpetúan ciclos de pobreza al verse limitadas sus oportunidades de movilidad social y desarrollo económico a largo plazo.

Para dar respuesta a dicho planteamiento, el presente estudio se enfoca en analizar cómo se manifiestan las brechas educativas en Barranquilla, tomando como referencia casos de colegios públicos y privados en diferentes zonas de la ciudad. A través de entrevistas, análisis de datos oficiales y revisión de experiencias locales, se busca evidenciar cómo las desigualdades urbanas afectan el derecho a una educación de cali-

dad y cuáles son las perspectivas de los algunos de los actores involucrados (padres de familia y docentes).

Realidades en Barranquilla.

En Barranquilla, la alcaldía y su secretaria de educación afirman que la ciudad ha avanzado en sus indicadores educativos; llamándose referentes en educación. Hacen énfasis en cómo el 70% de los niños y jóvenes en edad escolar pertenecen al sistema oficial de educación. Afirman que “la capital del Atlántico se ha fortalecido como un territorio equitativo, gracias a la gran apuesta por la educación, que año a año impulsa el crecimiento y desarrollo exponencial de la ciudad” (Alcaldía de Barranquilla 2023). En ese mismo sentido, destacan como en los últimos años pasaron de 1 a 11 colegios oficiales en categoría A+, convirtiéndola en la ciudad con mayor número de IED en máximo puntaje en excelencia académica y lleva 2 años con el mejor colegio público del país, siendo la ciudad con el mayor número de IED entre las 100 mejores a nivel nacional (Alcaldía de Barranquilla 2023).

Sin negar los esfuerzos que las últimas alcaldías han realizado en materia de educación, las brechas sociales entre ricos y pobres en educación siguen presentes, y afectan a una gran mayoría de los alumnos. Esta realidad es clara en los resultados obtenidos por los alumnos en las recientes pruebas Saber 11 realizadas por el ICFES en octubre del 2024.

Tabla 2.1. Resultados promedio por tipo de institución de las pruebas Saber 11 en 2024

Instituciones	No. De instituciones	Promedio de Resultados	No. De instituciones por debajo del promedio nacional.	Porcentaje de Instituciones por debajo del promedio	No. De Instituciones con promedios superiores a 300	Porcentaje de instituciones con promedios superiores a 300
Oficiales	227*	237	171	75.3%	8	3.5%
Privados	117	272	49	41.8%	35	29.9%

Fuente: Elaborado por la autora a partir de GIP Data (2024).

* Se hace diferenciación entre las jornadas de mañana/única, tarde y nocturna, aunque estas se lleven a cabo en el mismo plantel a la hora de realizar el conteo.

Tabla 2.2. Ubicación de las instituciones con promedios inferiores a la media nacional

Instituciones con promedios inferiores a la media nacional (259).	NSE ²⁵ 1 y 2	NSE 3	NSE 4 y 5, 6
Oficiales	125	37	7
Privados	21	6	11

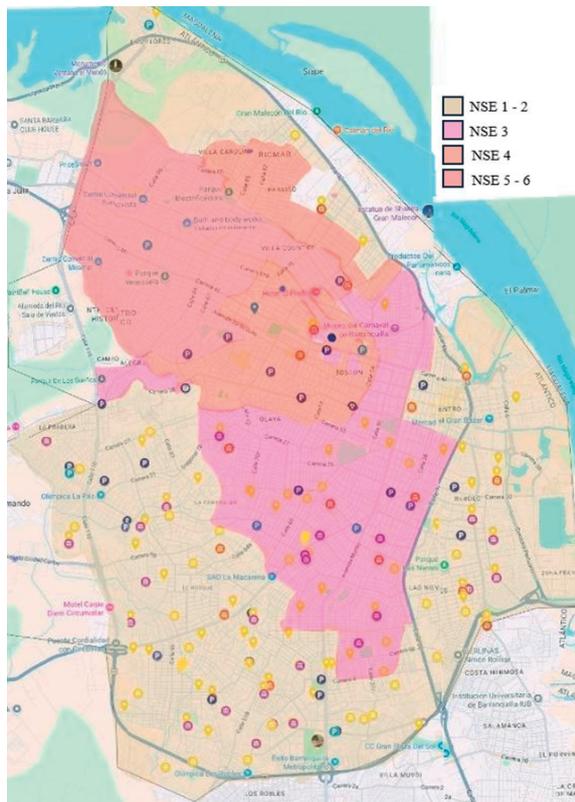
Fuente: Elaborado por la autora a partir de GIP Data (2024).

25 El estrato socioeconómico (NSE) se define como la clasificación de los inmuebles residenciales de un municipio a los que se proveen servicios públicos. Un predio se clasifica según sus características físicas, las condiciones del entorno inmediato del predio y su contexto urbanístico o rural. Los estratos 1, 2 y 3 corresponden a niveles bajos que reúnen a los usuarios con menores recursos; los estratos 5 y 6 corresponden a estratos altos con mayores recursos económicos (DANE s.f) (SDP s.f).

Mientras el promedio nacional de las pruebas Saber es 259 puntos, las instituciones públicas en Barranquilla promedian sólo 237, reflejando una brecha alarmante que perpetúa las desigualdades educativas. De estas, el 75% obtuvo resultados por debajo de la media nacional, y 125 están ubicadas en el sur de la ciudad, en barrios de estratos 1 y 2. Solo 8 instituciones públicas lograron superar los 300 puntos, destacándose como excepciones que reflejan los resultados que podrían alcanzarse con mayores recursos y mejores condiciones. Esto evidencia cómo la falta de inversión en la mayoría de las escuelas públicas limita las oportunidades de aprendizaje y el acceso a la educación superior, perpetuando los ciclos de pobreza.

El mapa 2.1 muestra la concentración de instituciones educativas con resultados inferiores al promedio nacional (259 puntos) en Barranquilla, evidenciando cómo estas se localizan mayoritariamente en zonas de estratos 1 y 2, al sur de la ciudad. Esta distribución refleja la relación entre el contexto socioeconómico y la calidad educativa, donde los barrios de menores ingresos concentran colegios con menos recursos y peores resultados, perpetuando desigualdades sociales.

Mapa 2.1. Ubicación de las instituciones con resultados inferiores al promedio por NSE.



Fuente: Elaboración propia de la autora a partir de GIPDATA (2024) y Alcaldía de Barranquilla (2015).

En su estudio Miranda, Chadid y Quintero (2018) emplearon el método de mínimos cuadrados ordinarios, y lograron determinar que el ingreso de los padres es la variable con mayor impacto y vivir en un hogar de clase media alta –en comparación a un hogar de clase media baja– puede aumentar su puntaje en 2.7 y 3.87 puntos respectivamente. De igual forma, determinan que el bilingüismo es la asignatura que más se ve afectada por el estrato social, siendo que un 79% de los alumnos pertenecientes a la muestra obtuvieron un nivel bajo en esta asignatura. Estas cifras reflejan una realidad preocupante en las instituciones educativas oficiales de Barranquilla, especialmente en las zonas del sur de la ciudad donde predominan los estratos 1 y 2.

Para comprender mejor las causas de este bajo rendimiento académico y los retos a los que se enfrentan las instituciones públicas en comparación con las privadas, se realizó una entrevista con una estudiante de licenciatura en ciencias sociales que se ha desempeñado como docente en los dos ámbitos. Ella cuenta que en los colegios públicos de bajos recursos se presenta una falta de recursos significativa que no permite el desarrollo de las actividades.

Principalmente hay una falta de libros, lo cual es preocupante. También, muchas veces no cuentan con una biblioteca o por lo menos con una colección de libros apropiada dentro del plantel. Es importante mencionar la falta de computadores o, en dado caso que haya, estos se encuentran en muy mal estado. Lo mismo sucede con los materiales para realizar actividades como colores, lápices, libros de trabajo y guías. En mi experiencia personal, podía ver estudiantes sin ningún material para poder trabajar (Estudiante 2024).

También destaca el mal estado del centro, mencionando que los tableros y las sillas están muy deteriorados, que los salones no tienen una iluminación apropiada y que tienen daños estructurales significativos, a lo que se suma una pobre ventilación en una ciudad cuya temperatura media roza los 32 °C, lo que dificulta que los estudiantes se concentren apropiadamente en clases. Por otro lado, se menciona cómo a pesar de los esfuerzos docentes, es muy difícil sobrellevar las condiciones precarias, por lo que muchas veces no se puede cumplir de forma satisfactoria con la malla académica propuesta y los alumnos se terminan retrasando en relación con los conocimientos que deberían poseer para su edad (Estudiante 2024).

Lo cual se corrobora con otra entrevista realizada a una madre de familia que decidió sacar a su hija del sistema oficial de enseñanza. Ella menciona que, si bien la institución donde estudiaba su hija tenía un desempeño académico excelente, las condiciones físicas del centro la llevaron a retirarla. Comenta que el salón de su hija tenía aires que fueron donados por la asociación de padres, pero que estos fueron robados

—el centro se ubicaba en una zona con un alto índice de delincuencia— y que posteriormente tuvieron un ventilador metálico grande con el que una niña se cortó un dedo en un accidente por falta de atención de los docentes (Madre de familia 2024).

La madre relata que las condiciones del centro empeoraron cuando, tras la intervención del distrito, se dejó de cobrar una cuota extraoficial de alrededor de 1 millón de pesos colombianos a la hora de matricular a los niños. “Con la cuota que le pedían a uno cuando matriculaba a los niños se sostenía el colegio, a pesar de ser uno de los mejores de Barranquilla. La plata que da la alcancía apenas alcanza para mantener el colegio. Sé que las cosas no son así, pero yo podía permitirme pagar eso con tal de que mi hija estuviera en un buen colegio. La retiré porque no soportaba ver a mi hija en un lugar donde los baños nunca sirven, entre otras cosas” (Madre de familia 2024).

Esta última entrevista no solo expone las deficientes condiciones que se pueden presentar en los colegios públicos, sino que también revela cómo las instituciones consideradas “de élite” dependen en gran medida de ingresos extraoficiales para mantener sus estándares de calidad. Estas cuotas, que varían entre instituciones, permiten financiar mejoras en infraestructura, recursos y personal docente, pero restringen el acceso a estudiantes de familias con menores ingresos. Esto perpetúa las desigualdades educativas, ya que la calidad de estas instituciones, reconocidas a nivel nacional, queda fuera del alcance de los sectores más vulnerables. De este modo, incluso dentro del sistema público, se puede observar cómo se consolidan barreras económicas que reproducen la segregación y limitan la equidad en el acceso a una educación de calidad.

Así mismo, se han presentado instancias donde los padres de familia han hecho denuncias públicas sobre las condiciones deficientes de los planteles. Por ejemplo, en 2022, los acudientes de la Institución Educativa Distrital Mayor de Barranquilla y del Caribe, denunciaron ante el periódico *El Herald* las condiciones “deplorables” en que se encontraba la institución, la cual presentaba daños estructurales significativos que ponían en peligro la integridad de las alumnas sin haber ninguna resolución definitiva por parte de la secretaría de educación en los 11 años que, a la fecha, llevaba el colegio en dichas condiciones (Zamora 2022) (Pallares 2022). A 2021, había múltiples colegios del distrito que poseían problemas de energía, ventilación, servicios sanitarios –baterías sépticas– y conexión a internet (Herrera 2021).

Es clara la división entre “guetos escolares” y “escuelas de élite”, acentuando la diferencia entre las instituciones públicas y privadas. Estas se originan, en gran medida, en la disparidad en la financiación. Mientras que las instituciones públicas dependen de los recursos asignados por los gobiernos, las privadas cuentan con ingresos adicionales provenientes de las familias que pue-

den costearlas. UNICEF señala que, además de los recursos limitados destinados a la educación en algunos países, también existe una distribución desigual de los recursos entre los planteles educativos. Los colegios privados, en comparación con los públicos, son propensos a tener mayores recursos para invertir, así como una mejor organización administrativa y una menor burocracia; lo que facilita su funcionamiento y, por ende, es más fácil implementar nuevas medidas o corregir errores (Cavelier 2024) (Giménez y Castro 2017).

Aun así, no es garantizado que una educación privada sea la respuesta para garantizar la movilidad –aunque se presentan casos donde se comprueba como la educación privada favorece los resultados– es posible afirmar que un alumno que estudie en un plantel privado, pero de una zona vulnerable, tendrán peores resultados que aquellos que pertenecen a un estrato social mayor – tal como se ve en los resultados de las pruebas –.

La estudiante entrevistada, destaca que el contexto socioeconómico y la ubicación geográfica de los estudiantes y las instituciones educativas –en su experiencia– tienen una incidencia significativa en la deserción escolar. Señala que, con frecuencia, los procesos educativos se ven obstaculizados por factores como la falta de recursos económicos, que impide a las familias cubrir gastos básicos relacionados con la educación, tales como transporte, alimentación y materiales escolares.

A esto se suma la desmotivación escolar, derivada de las condiciones precarias de las instituciones educativas, la falta de orientación vocacional y la percepción de que la educación no garantiza un futuro estable. Estos factores, interrelacionados, generan un escenario en el que muchos jóvenes de sectores vulnerables terminan abandonando sus estudios, perpetuando así el ciclo de pobreza y exclusión social.

En definitiva, estas entrevistas son una muestra de cómo la segregación urbana puede traducirse en desigualdades estructurales que pueden afectar gravemente la calidad educativa de las zonas más vulnerables. La falta de recursos, infraestructura precaria y la necesidad de recursos externos como las cuotas extraoficiales evidencian un sistema que, lejos de igualar las oportunidades, reproduce las condiciones de exclusión social. En el siguiente apartado, explicaremos cómo estas deficiencias educativas afectan directamente el desarrollo de los jóvenes, limitando sus oportunidades laborales y su capacidad para superar la exclusión social.

Educación y su impacto en el desarrollo de jóvenes de bajos recursos

Como se ha mencionado, la educación es una herramienta fundamental para romper los ciclos. Theodore Schultz plantea que invertir en capacidades humanas es clave para aumentar la

productividad, lo que se traduce en mayores ingresos salariales y una mejor posición económica. Estas capacidades incluyen conocimientos, habilidades y competencias, que se adquieren principalmente a través de la educación formal y la experiencia laboral. La relación entre nivel educativo e ingresos es directamente proporcional: a mayor nivel educativo, mayores son las oportunidades de obtener salarios más altos y un crecimiento sostenido de los ingresos (Díaz 2018).

Por otro lado, el credencialismo explica cómo, en un entorno de información imperfecta, los empleadores utilizan indicadores como el nivel educativo para identificar a los individuos más competentes. En este sentido, el sistema educativo funciona como un filtro que permite distinguir a quienes poseen mayores capacidades y habilidades para el mercado laboral (Díaz 2018).

Una de las principales barreras es la deficiencia en competencias básicas en áreas como matemáticas, ciencias y lenguaje, tanto en español como en otros idiomas extranjeros, lo que res-

Es de destacar cómo la mejora de la calidad educativa podría tener efectos positivos en la economía local de Barranquilla. Una población joven mejor educada tiene mayores posibilidades de acceder a empleos formales y bien remunerados, también puede atraer inversiones y fomentar el crecimiento económico regional. Barranquilla, como ciudad industrial y comercial, podría beneficiarse enormemente de una fuerza laboral capacitada que responda a las necesidades de sectores como la logística, el comercio y las industrias emergentes. Un estudio del Banco Mundial (2021) señala que un aumento del 10 % en los años promedio de educación de una población puede generar un crecimiento del 1,5 % en el PIB regional.

Por otro lado, una educación de calidad ayuda a reducir el desempleo y la economía informal. Muchos jóvenes con bajos niveles educativos terminan trabajando en empleos informales, donde los salarios son bajos y no existen garantías laborales. Mejorar las competencias básicas de los estudiantes no solo permitiría reducir estas cifras, sino que también abriría oportunida-

Gráfico 3.1. Ciclo de la pobreza causado por la segregación educativa



Fuente: Elaboración propia de la autora

des de inserción en el mercado laboral formal. Según datos del DANE, la tasa de informalidad laboral entre los jóvenes con bajos niveles educativos en Atlántico supera el 60 %, lo que refleja la necesidad urgente de intervenir en la calidad educativa (Casas 2021).

El ciclo se perpetúa cuando los bajos ingresos de los jóvenes no les permiten mejorar sus condiciones de vida ni las de sus familias, por lo que las siguientes generaciones vuelven a experimentar el mismo proceso. Para romper este ciclo, es necesario implementar políticas públicas de desarrollo económico local que incluyan programas de formación técnica, orientación vocacional y becas educativas para jóvenes en situación de vulnerabilidad. De esta manera, la educación no solo actúa como una herramienta de desarrollo individual, sino que también se convierte en un motor de transformación social y económica para Barranquilla.

Alternativas y otros caminos

Estas estrategias buscan mitigar las desigualdades estructurales identificadas en los apartados anteriores:

- **Políticas Públicas**

Becas y subsidios: Se propone ampliar los programas de becas para estudiantes de bajos recursos, incluyendo subsidios de transporte y alimentación que permitan la continuidad escolar y mejoren el rendimiento académico desde las primeras infancias. Así mismo, se propone la entrega de material escolar gratuito a los alumnos que lo requieran y cumplan con ciertos requisitos mínimos. Esta estrategia se plantea con el fin de mejorar la situación material del estudiante y brindarle condiciones mínimas que le permitan aprender sin que su situación familiar le afecte.

- **Alianzas Público-Privadas**

Convenios Educativos: Actualmente, Barranquilla cuenta con convenios que promueven la educación superior desde el sector público, como las alianzas con instituciones como la Universidad de Barranquilla y el SENA. Estos acuerdos han permitido ofrecer programas técnicos que facilitan la inserción laboral. Sin embargo, su alcance sigue siendo limitado para los jóvenes de sectores más vulnerables, en parte debido a la falta de articulación con el sector privado y a la brecha en competencias básicas de los egresados de instituciones públicas.

Se propone establecer convenios con universidades privadas y centros de formación especializados para complementar los programas existentes. Por ejemplo, alianzas con instituciones como la Universidad del Norte o entidades internacionales podrían ofrecer becas, prácticas profesionales y tutorías que fortalezcan habilidades en áreas estratégicas como bilingüismo, tecnología e ingeniería. Este enfoque puede incluir programas de mentoría entre egresados de universidades privadas y estudiantes de escuelas

públicas, reduciendo la brecha educativa y fortaleciendo la movilidad social.

- **Evaluación y Sostenibilidad**

La implementación de estas estrategias requiere una evaluación constante mediante indicadores claros de impacto, como tasas de graduación, resultados en pruebas estandarizadas y niveles de inserción laboral. Además, es fundamental asegurar la sostenibilidad financiera y el compromiso multisectorial para consolidar un sistema educativo más equitativo y de calidad.

Conclusiones

El estudio confirma la hipótesis planteada: la segregación urbana en Barranquilla afecta significativamente el acceso de los jóvenes de los barrios periféricos y vulnerables a instituciones educativas de calidad, perpetuando ciclos de pobreza y limitando su movilidad social y desarrollo económico. A partir del análisis de datos, entrevistas y revisión de casos locales, se identificó que las áreas con menores ingresos concentran instituciones educativas con recursos insuficientes, infraestructura deteriorada y resultados académicos significativamente por debajo de la media nacional.

La comparación entre colegios públicos y privados evidencia cómo el sistema educativo perpetúa las desigualdades urbanas. Las instituciones públicas, que en su mayoría se encuentran ubicadas en el sur de la ciudad, enfrentan una grave carencia de recursos materiales y humanos que afecta directamente el desempeño académico de los estudiantes. Por otro lado, los colegios privados ubicados en sectores de mayores ingresos cuentan con ventajas significativas, como una infraestructura de calidad y un entorno más favorable para el aprendizaje. Estos factores confirman la relación entre el contexto socioeconómico y las oportunidades educativas de los jóvenes. La segregación urbano-educativa no solo limita el acceso a la educación superior, sino que también restringe las posibilidades laborales de los jóvenes, que se ven abocados a empleos de baja remuneración o al desempleo. Este círculo vicioso refuerza las barreras estructurales que impiden el desarrollo de los sectores más vulnerables y acentúa las desigualdades económicas en la ciudad.

Con base en esto, se concluye que abordar la segregación educativa requiere intervenciones profundas y coordinadas. La equidad en la distribución de recursos educativos, la mejora de la infraestructura escolar y la capacitación docente deben ser prioridad en las políticas públicas. Además, la participación del sector privado y de las comunidades locales puede potenciar estos esfuerzos y crear oportunidades reales para los jóvenes en contextos vulnerables. Por otro lado, esta investigación puede servir como base para investigaciones más específicas que apunten a la creación de soluciones innovadoras y adaptadas al contexto barranquillero. Así mismo, es

un punto de partida para discutir la “privatización” de la educación pública y profundizar en las cuotas extraoficiales que se cobran en las instituciones públicas “de élite” y como la segregación urbana es un móvil significativo dentro de la deserción escolar.

Referencias bibliográficas

- Alcaldía de Barranquilla. 2023. «Los barranquilleros confían en la educación pública: más del 70 % de la población en edad escolar de la ciudad estudia en colegios oficiales», comunicado de prensa, 9 de mayo, <https://www.barranquilla.gov.co/mi-barranquilla/los-barranquilleros-confian-en-la-educacion-publica-mas-del-70-de-la-poblacion-en-edad-escolar-de-la-ciudad-estudia-en-colegios-oficiales#:~:text=Pasando%20de%201%20a%2011,100%20mejores%20a%20nivel%20nacional>.
- Alcaldía de Barranquilla. 2015. Estratificación. Plan de Ordenamiento Territorial, 15 de febrero, <https://www.barranquilla.gov.co/transparencia/normatividad/normativa-de-la-entidad/politicas-lineamientos-y-manuales/plan-de-ordenamiento-territorial>
- Ángel Jiménez, Felipe, José Rafael Espinosa Restrepo, Juan David Parra Heredia, y Mauricio García Villegas. 2014. Separados y desiguales: Educación y clases sociales en Colombia. Bogotá: Colección Dejusticia.
- Arriagada Luco, Camilo y Jorge Rodríguez Vignoli. 2003. Segregación residencial en áreas metropolitanas de América Latina: magnitud, características, evolución e implicaciones de política. Santiago de Chile: Naciones Unidas. <https://digitallibrary.un.org/record/510445?ln=es&v=pdf>
- Banco Mundial, UNESCO y UNICEF. 2021. El estado de la crisis educativa mundial: Un camino hacia la recuperación. Washington, DC: World Bank Publications.
- Bodero, Hugo. 2014. «El impacto de la calidad educativa. Apuntes de Ciencias Sociales». Apuntes de Ciencias Sociales, n° 01, 112-117.
- Carmona, Carlos Alonso, Albert García-Arnau, y Susana Vázquez-Cupeiro. 2023. “¿Qué es la desigualdad educativa? Divergencias y continuidades en las grandes reformas educativas en España.” Archivos Analíticos de Políticas Educativas 31 (81).
- Cano Flores, Milagros. 2013. La calidad en el ámbito de la educación. Veracruz: Instituto de Investigaciones y Estudios Superiores de las Ciencias Administrativas. <https://www.uv.mx/iiesca/files/2013/01/educacion2002-1.pdf>
- Casas, Roberto. 2021. «La informalidad laboral continúa disparada en la Costa Caribe». El Heraldo, 15 de enero, <https://www.elheraldo.co/economia/2021/01/15/la-informalidad-laboral-continua-disparada-en-la-costa-caribe/>.
- Cavelier, Carlos. 2024. “La brecha educativa público-privada.” Portafolio. <https://www.portafolio.co/opinion/carlos-enrique-cavelier/la-brecha-educativa-publico-privada-carlos-enrique-cavelier-569373>.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), s.f. «Estratificación socioeconómica para servicios públicos domiciliarios», <https://www.dane.gov.co/index.php/servicios-al-ciudadano/servicios-informacion/estratificacion-socioeconomica#generalidades>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). 20220 «Indicadores de Pobreza Monetaria en Colombia», <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/pobreza-y-condiciones-de-vida/pobreza-monetaria>
- Colombia Aprende, s.f, «Derechos básicos de aprendizaje», <https://www.colombiaaprende.edu.co/contenidos/coleccion/derechos-basicos-de-aprendizaje>
- Díaz, Darío. 2018. La educación como motor del desarrollo económico. Un modelo Matemático simple de capital humano y distribución del ingreso. Posadas: UGD Editorial.
- Espino, Nilson. 2008. «La segregación urbana: una breve revisión teórica para urbanistas». Revista de Arquitectura, n° 10: 34-47.
- Enríquez, Pedro. «El espacio urbano como lugar de marginalidad social y educativa». Argonautas, n° 1 (2011): 48-78. <https://n2t.net/ark:/32496/ARECS.v1i1.450>
- Estudiante de licenciatura en ciencias sociales. 2024. Entrevista con el autor. Entrevista personal, 13 de diciembre
- Giménez, Gregorio y Geovanny Castro. 2008. «¿Por qué los estudiantes de colegios públicos y privados de Costa Rica obtienen distintos resultados académicos?». Perfiles

- latinoamericanos, n°49, 195-223. <https://doi.org/10.18504/pl2549-009-2017>
- GIP Soluciones Educativas. Ranking ICFCES. GIPData, 2024. https://www.gip.com.co/gipdata/icfes/ranking_icfes_paginas/icfes.departamento/ATLAN TICO?orderby=lec&ordertype=DESC
- Gortazar, Lucas. 2020. «Segregación escolar y ciudades: ¿matrimonio inseparable? Panorama Social 32, 121-141. <https://www.funcas.es/articulos/segregacion-escolar-y-ciudades-matrimonio-inseparable/>
- Herrera, Leonardo. 2021 «20 colegios en Barranquilla no están en condiciones de recibir estudiantes». El Tiempo, 24 de agosto, <https://www.eltiempo.com/colombia/barranquilla/los-colegios-de-barranquilla-donde-no-se-puede-dar-clases-612834>.
- Madre de familia. 2024. Entrevista con el autor. Entrevista personal, 16 de diciembre.
- Márquez Jiménez, Alejandro. 2016. «La desigualdad social y las reformas educativas». Perfiles educativos 154, 3-18, http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-26982016000400001&lng=es&tlng=es.
- Miranda, Juan Carlos, Yaber Chadid y Franklin Quintero. «Ingreso, clases sociales y Desigualdad educativa en Barranquilla, Colombia». 2018. ADGNOSIS. n°7; 85-91. 10.21803/adgnosis.v7i7.296
- Muñoz Izquierdo, Carlos. «Educación y desarrollo económico y social. Políticas públicas en México y América Latina durante las últimas décadas del siglo XX». 2001. Perfiles Educativos 91, 7-36.
- Pallares, Andrea. 2022, «Comunidad educativa protestó por malas condiciones del Colegio Mayor de Barranquilla». W Radio, 20 de mayo, <https://www.wradio.com.co/2022/05/20/comunidad-educativa-protesto-por-malas-condiciones-del-colegio-mayor-de-barranquilla/>.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). 2023a, «PNUD: “La gran desigualdad en Colombia no le permite crecer para generar riqueza y bienestar para todos/as/es”», comunicado de prensa, 23 de noviembre, <https://www.undp.org/es/colombia/noticias/gran-desigualdad-colombia-no-permite-generar-riqueza-bienestar>
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). 2023b, Igualdad y productividad: pilares del desarrollo humano e Colombia. Cuaderno 5. Bogotá: PNUD. https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/2023-11/undp_co_ppt_idh_cuaderno5_col.pdf
- Rodríguez, Diana. 2024. «Cómo los resultados de Saber 11 reflejan brechas educativas entre públicos y privados». Portafolio, 03 de diciembre, <https://www.portafolio.co/economia/regiones/resultados-de-la-prueba-saber-11-asi-le-fue-a-los-colegios-colombianos-618776>
- Rosero, Diógenes. 2020. «La normopatía de la desigualdad en Barranquilla». La Silla Vacía, 29 de febrero, <https://www.lasillavacia.com/red-de-expertos/red-caribe/la-normopatia-de-la-desigualdad-en-barranquilla/>
- Secretaría de Planeación de Bogotá, s.f., «Estratificación socioeconómica». <https://www.sdp.gov.co/gestion-estudios-estrategicos/estratificacion/generalidades>
- Segura, Ramiro. El espacio urbano y la (re) producción de desigualdades sociales. Desacoples entre distribución del ingreso y patrones de urbanización en ciudades latinoamericanas. Berlin: desiguALdades.net Working Paper Series 65, 2014.
- Zamora, Aldair. «Estudiantes del colegio Mayor de Barranquilla urgen intervención». El Heraldo, 20 de abril de 2022, <https://www.elheraldo.co/atlantico/2022/04/20/estudiantes-del-colegio-mayor-de-barranquilla-urgen-intervencion/>

Relación entre informalidad urbana y acceso a educación en pos-pandemia:

16

Barrio Atucucho
Ecuador

Daniel Ricardo Hidalgo Beltrán ²⁶
dhidalgobeltrfl@flacso.edu.ec

RESUMEN

La pandemia de Covid-19, declarada en 2019 por la OMS, intensificó las desigualdades educativas, especialmente en territorios vulnerables como los barrios periféricos, donde las condiciones estructurales ya limitaban el acceso a la educación. En América Latina las tasas de abandono escolar aumentaron significativamente durante la crisis sanitaria y en Ecuador la realidad es similar a la de los países hermanos de Latinoamérica. Cientos de miles de niños y adolescentes abandonaron sus estudios como consecuencia de la pandemia. Este fenómeno se torna evidente en áreas como el barrio Atucucho, donde la falta de recursos tecnológicos y de conectividad dejó a un 25% de los estudiantes sin acceso a la educación apenas iniciada la pandemia.

El cierre de escuelas y el cambio a modelos educativos en línea resaltaron las brechas en infraestructura tecnológica, especialmente en sectores informales y periféricos donde solo el 14% tiene acceso a internet, según CEPAL (2020). Esta situación incrementó las tasas de deserción escolar, resaltando los problemas ya existentes como pobreza y precariedad educativa. En este estudio se busca explicar la relación que existe entre el abandono escolar, siendo una de las formas más graves de exclusión educativa, y el territorio principalmente en contextos de vulnerabilidad. La pandemia no solo interrumpió el proceso educativo, sino que amplió las brechas de desigualdad al despojar a muchos estudiantes de las herramientas necesarias para continuar su formación, profundizando la exclusión social en comunidades como Atucucho, un barrio periférico informal típico de Ecuador.

Palabras clave: Pandemia, barrios informales, abandono escolar, desigualdad, segregación urbana.

ABSTRACT

The Covid-19 pandemic, declared in 2019 by the WHO, exacerbated educational inequalities, particularly in vulnerable areas such as informal settlements, where structural conditions already restricted access to education. In Latin America, school dropout rates increased significantly during the health crisis, and Ecuador faced a reality similar to that of other countries in the region. Hundreds of thousands of children and teenagers abandoned their studies because of the pandemic. This phenomenon is particularly evident in areas like the Atucucho neighborhood, where a lack of technological resources and connectivity left 25% of students without access to education in the middle of the pandemic.

The closure of schools and the transition to online education models highlighted technological infrastructure gaps, especially in informal and peripheral sectors, where only 14% of households have internet access, according to CEPAL (2020). This situation further increased school dropout rates, emphasizing pre-existing issues such as poverty and inadequate educational infrastructure. This study aims to analyze the relationship between dropping out of school—one of the most severe forms of educational exclusion—and territorial conditions, particularly in vulnerable contexts. The pandemic not only disrupted the educational process but also deepened inequality by depriving many students of the tools necessary to continue their education, thus exacerbating social exclusion in communities like Atucucho, a typical informal settlement in Ecuador.

Keywords: Pandemic, informal settlement, school dropout, inequality, urban segregation.

26 Arquitecto, estudiante de la Maestría de Estudios Urbanos de FLACSO Ecuador 2024-2026

Introducción

Todo el bien del mundo depende de la buena educación de la juventud.

San Ignacio de Loyola

Cuando en 2019 la Organización Mundial de la Salud notifica la llegada de la pandemia del coronavirus a nivel mundial, todo el futuro se volvió incierto. Rápidamente los países se pusieron en marcha para mitigar el impacto del nuevo integrante de lo cotidiano y reducir sus consecuencias a corto plazo. Sin duda, el sector de la educación también vivió esa incertidumbre, estudiantes y profesores no tenían claro que iba a pasar con la enseñanza. Parecía sencillo pensar que con los avances de información y tecnología podían sustituir las clases presenciales y aprovechar el potencial de la tecnología para que la educación no se viera interrumpida por la pandemia. Sin embargo, no todos los territorios tenían la ventaja, o si se quiere, el lujo de la tecnología e infraestructura en donde sectores informales tuvieron que buscar medidas emergentes para solventar problemas causados por la pandemia. Si estos territorios, por su condición de periféricos e informales, ya eran vulnerados mucho antes de la pandemia, el Covid-19 incrementó y evidenció aún más esas desigualdades (Peirano 2023).

Son décadas en las que la mayoría de los países de Latinoamérica han tenido serios problemas para garantizar el acceso a la educación y aún más con el reto de culminar el proceso educativo. Esto se puede evidenciar en los estudios de Román (2013) donde apunta que menos de la mitad de los jóvenes de hasta 20 años logra culminar la secundaria en América Latina.

Si bien las herramientas tecnológicas han experimentado un significativo impulso en los últimos años, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL 2020) advierte que apenas el 14% de las poblaciones rurales en los países de Latinoamérica tienen acceso a Internet. Esta situación evidencia la carencia de infraestructura educativa adecuada, lo que limita las condiciones necesarias para que los estudiantes desarrollen sus estudios de manera óptima. En este contexto, resulta relevante considerar que la irrupción del proceso educativo no solo afecta a las áreas urbanas, en especial a las zonas informales más vulnerables, como los barrios periféricos y barrios de hecho. Se estima que en América Latina el 25% de la población urbana vive en los denominados asentamientos de hecho (CEPAL 2019), mientras que en Quito el 70% de las edificaciones son de carácter informal (Granja 2020). Según Román (2013), estos espacios enfrentan problemas estructurales vinculados a la pobreza, la segmentación social, la inestabilidad económica, el desempleo y la vulnerabilidad social, lo que agudiza las desigualdades en el acceso a una educación de calidad.

Este trabajo de investigación busca una aproximación a los efectos del Covid-19 dentro del

marco educativo que involucra a los barrios informales de Quito. Se ha hecho una aproximación al Barrio Atucucho ya que es un barrio que refleja las condiciones típicas de informalidad en Quito.

Al otro lado de la quebrada. El barrio de Atucucho, un asentamiento de hecho

Atucucho es un barrio de origen informal periférico ubicado en el norte de Quito que posee problemáticas territoriales, donde el 35.64% del barrio continúa en condiciones de precariedad (Granja 2020).

Habitat III define los barrios informales a través de una serie de características que cumplían en su origen con la realidad del barrio Atucucho. En primer lugar, los habitantes de estos barrios suelen carecer de derechos sobre la tenencia de la tierra, lo que genera inseguridad respecto a su permanencia en el lugar. En segundo lugar, los barrios informales tienden a carecer de servicios básicos e infraestructura urbana adecuada, lo que dificulta el acceso a condiciones de vida dignas. Además, estos barrios a menudo no cumplen con regulaciones de edificación o planificación urbana y están ubicados en áreas geográficas y ambientales de alto riesgo. También son especialmente vulnerables a la especulación inmobiliaria, lo que incrementa la incertidumbre sobre su sostenibilidad a largo plazo. Asimismo, se caracterizan por altos niveles de pobreza y la presencia de viviendas en condiciones precarias. Por último, los habitantes de estos territorios enfrentan riesgos constantes como el desalojo forzoso, la propagación de enfermedades y la exposición a la violencia, factores que refuerzan las condiciones de vulnerabilidad estructural que afectan estos espacios (citado por Granja 2020).

Las características propuestas por Hábitat III si bien dan un panorama generalizado, no es estricto en el concepto de barrio informal ya que su amplio espectro de realidades, así como su ambigüedad, puede variar en sus características.

Por ejemplo, Granja (2020) enriquece el concepto de barrio informal agregando que dichos barrios surgen de dos maneras. La primera es el resultado de procesos masivos de lotización de tierras agrícolas y, la segunda, de loteos promovidos provenientes tanto del sector privado como de programas estatales. La problemática tiene dos condicionantes importantes: la morfología de Quito que se encuentra entre fallas geológicas como cordilleras y montañas y la incapacidad de entidades gubernamentales a dar soluciones a la demanda de vivienda, por lo que la expansión urbana se ha resuelto por medio de autoconstrucción.

Esta idea se complementa con la presentada por Cuenca (2019) en la que propone que los barrios informales son mecanismos emergentes que construyen una ciudad que se adapta a las circunstancias del medio ambiente. Se puede reforzar esta idea con lo que Boaventura (2010)

expone, que la conservación de los conocimientos tradicionales propios está en riesgo debido al aumento de las intervenciones científicas. Esto hace referencia a que los propios barrios informales tienen su manera de modificar sus circunstancias. Por ejemplo, en el barrio Atucucho, los moradores han sido quienes han forjado, tanto en sentido figurativo como literal, los caminos que conectan al barrio con la ciudad.

En el año 2010, después de 26 años de constantes luchas, el Barrio de Atucucho logra ser legalizado por el municipio de Quito. El barrio que en un inicio comenzó como una invasión, posteriormente fue reconocido como un asentamiento de hecho para lograr obtener posicionamiento de escrituras de sus terrenos. Si bien es cierto la condición de “informal” no cambia por la legalización, los riesgos a los que los barrios informales y periféricos están expuestos pueden disminuir en ámbitos como obtención de servicios básicos y estafas en tráfico de tierras (Cravino 2016). Ese año, se ofrecen escrituras y tenencia de sus tierras, por eso, el Barrio Atucucho consta dentro de la estadística municipal de barrios informales (Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda PDOT 2012 citado en Granja 2020).

Como menciona María Cristina Cravino (2016), es parte de la cotidianidad que los comercios funcionen dentro del barrio, las iglesias abran sus puertas, los talleres produzcan y también estar expuestos a las problemáticas territoriales y la precariedad. Parte de estas problemáticas son las carencias respecto al acceso a educación.

Educación condicionada: cómo la infraestructura define el acceso al conocimiento

La falta de infraestructura educativa adecuada constituye un factor determinante en la interrupción del proceso educativo, especialmente en las zonas urbanas más vulnerables y periféricas como los barrios informales. Román (2013) clasifica los problemas que afectan estos contextos como inherentes a la pobreza, la segmentación social, la inestabilidad económica, el desempleo y la vulnerabilidad social, elementos que dificultan el acceso equitativo a una educación de calidad. Esta situación se agrava con la insuficiencia de espacios y recursos educativos básicos, lo que ha llevado a una significativa disminución en la matrícula escolar. En el caso de Ecuador, por ejemplo, Machado (2021) reporta que, hasta noviembre de 2021, alrededor de 150.000 niños y adolescentes abandonaron sus estudios como consecuencia de la crisis provocada por la pandemia de Covid-19, exacerbando las desigualdades preexistentes y evidenciando la urgencia de invertir en infraestructura educativa inclusiva y sostenible.

La exclusión en la educación no solo afecta a quienes están fuera del sistema educativo, sino también a aquellos que, aun estando escolarizados, enfrentan discriminación debido a sus ca-

racterísticas personales, situación de vida o procedencia social (UNESCO 2009). Asimismo, la exclusión abarca a estudiantes que reciben una educación de baja calidad, lo que les impide adquirir el conocimiento necesario para competir en una sociedad cada vez más exigente, limitando profundamente su integración social y económica. Por tanto, resulta fundamental abordar la exclusión educativa desde un enfoque multidimensional que contemple sus diversas manifestaciones y consecuencias (Citado por García 2017).

En el barrio Atucucho existen varias realidades que manifiestan esta fractura en el acceso a la educación, donde, por ciertas carencias, los estudiantes no pueden acceder a la educación. Esto es explicado por Flavia Terigi (2009) quien expone 5 maneras de exclusión educativa: (1) La más básica consiste en “el no acudir a la escuela” es decir, personas a las que se les ha negado el ingreso a la escolarización por cualquier tipo de circunstancia. (2) “El abandono” consiste en las dificultades en lograr una permanencia en el sistema educativo. (3) “La escolaridad de baja intensidad”, ese proceso educativo de baja calidad en la que gran parte de la responsabilidad es la falta de compromiso y propuestas de calidad por parte de las instituciones educativas. (4) “Los aprendizajes elitistas” consiste en la divulgación y adoctrinamiento acerca de posiciones propias de ciertos sectores de privilegio de la sociedad. (5) “Aprendizajes de baja relevancia”, es decir que, alumnos y alumnas de sectores vulnerables se les presentan contenidos curriculares devaluados en contenido escolar (Citado por García 2017).

Estos parámetros son visibles en el barrio Atucucho donde hay sólo un colegio dentro de todo el barrio. Este colegio llamado “Luis Felipe Borja” posee las características propias de lo que García (2017) expone en su estudio para varios colegios de Latinoamérica situados en barrios informales:

Todas las escuelas visitadas comparten el hecho de atender a población urbana que vive en contextos de alta vulnerabilidad social. Por lo general se trata de escuelas ubicadas en los márgenes de grandes ciudades, en barriadas o asentamientos informales que han crecido en las últimas décadas (...). En términos generales, a excepción de las escuelas visitadas en Chile y algunas de Ecuador, las condiciones edilicias de las escuelas de los barrios marginales acompañan el deterioro de la infraestructura de las barriadas que las albergan: escuelas “venidas abajo”, con puertas que se atan con alambres, vidrios rotos, pintura descascarada y mampostería en deterioro. Su contexto en muchos casos incluye calles de tierra, falta de alumbrado público, basura acumulada en las esquinas y constantes advertencias de tener cuidado (...) (García 2017,44).

Foto 1.1. Frente del colegio Luis Felipe Borja, 2024

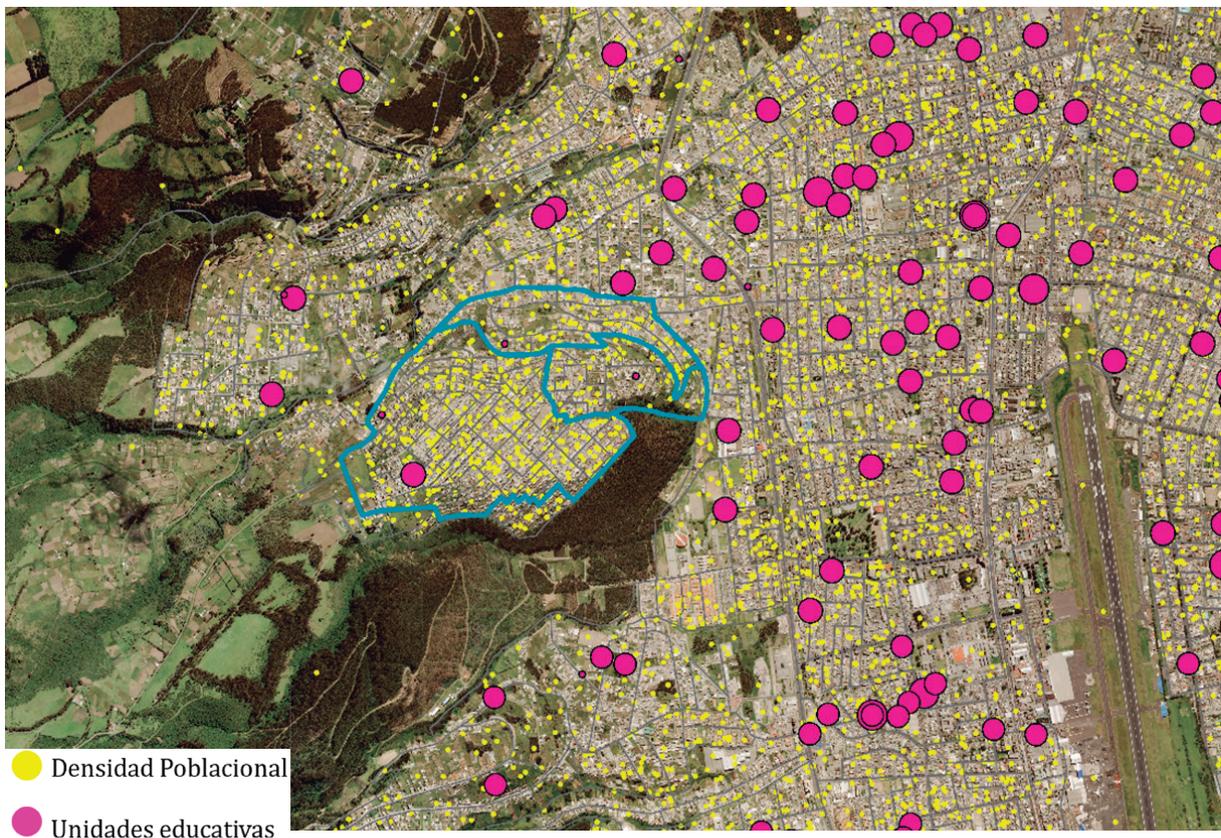


Fuente: Google Maps (2024)

En la imagen se observa la decadencia y el estado de la infraestructura que presenta el colegio de Atucucho. Si se compara con diversos colegios, quizá de carácter privado en algunos casos, esta unidad educativa no proporciona los recursos suficientes para desarrollar un buen proceso de aprendizaje.

Por lo tanto, la desigualdad educativa no solo tiene relación con la pobreza económica sino también con las carencias que son inherentes a la infraestructura tanto educativa como barrial. Hay que abordar el tema de la desigualdad y de la exclusión en términos multidimensionales, donde el propio sistema educativo y territorial promueve esta desigualdad.

Gráfico 1.1. Densidad poblacional en Atucucho vs Unidades escolares, 2019.



Fuente: Elaborado por el Autor con base en Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

En el Gráfico 1.1, se observa que la relación entre el Barrio Atucucho y la ciudad “formal” en torno a la cantidad de unidades educativas con respecto a la densidad poblacional es gigantesca. La falta de infraestructura de educación en Atucucho manifiesta una clara carencia en oportunidades para que el territorio ofrezca menos acceso a la educación dentro del sector, obligando a los moradores a optar por otras instituciones lejos del barrio.

Pandemia y desamparo educativo en sectores vulnerables

Manuel Castells (2002) propone en su libro “La Sociedad Red” que las interacciones sociales de un territorio no están únicamente relacionadas con la ubicación geográfica per se, sino principalmente en la capacidad de los territorios para participar de infraestructuras y redes de información, tecnología, social y cultural. Ahora bien, ¿qué sucede si un territorio además de estar alejado geográficamente, también se encuentra alejado en temas de redes e infraestructuras?

Por un lado, como lo menciona (Peirano 2023, 297), “La pandemia introdujo otros aspectos que contribuyeron a ampliar las brechas educativas y que cobraron una amplia visibilidad en el nuevo contexto”. En los sectores periféricos, como en Atucucho, la pandemia del Covid-19 reveló nuevas carencias en el sistema educativo que, si bien ya existían, la pandemia las acentuó de manera feroz.

En una entrevista realizada al rector de la unidad educativa “Luis Felipe Borja” de Atucucho, Luis Alberto Gualoto (2020), expresa la realidad que experimenta la educación del barrio Atucucho en los meses posteriores a la pandemia. La unidad educativa realizó una indagación para conocer la cantidad de estudiantes que poseían acceso a herramientas de comunicación y de tecnología para poder continuar con su educación. El resultado fue que aproximadamente el 25% de los estudiantes no podían siquiera comunicarse con sus respectivos cursos debido a carencia de herramientas e incluso debido a que su residencia estaba tan alejada que la señal de telefonía no tenía cobertura.

Esta realidad es una ejemplificación de lo que sucede a nivel Latinoamericano. Las problemáticas del barrio Atucucho en temas de acceso a educación tiene similitudes a distintos barrios de Latinoamérica. Patricio Arriaga (2020, 2), en su estudio en barrios de Chile expone que “el acceso a una educación de calidad está estrechamente ligado a condiciones socioeconómicas de los estudiantes”. A su vez, menciona que la pandemia trajo consigo consecuencias a los establecimientos educativos dentro de los sectores más vulnerables. Sectores como barrios informales fueron más propensos a que sus unidades educativas sean cerradas debido a las medidas sanitarias tomadas por la pandemia lo cual fuerza a los estudiantes a pausar momentáneamente

sus estudios y en algunos casos a abandonar su educación de manera indefinida. Cecilia Paredes (2021), rectora de la Universidad Politécnica del Litoral, asegura que para los estudiantes (que en su mayoría provienen de estratos medios bajos y provenientes de zonas rurales) el futuro con respecto a la educación es volátil, incierto complejo y ambiguo. En Chile, las medidas para evitar la propagación de contagios afectaron casi a 3 millones de estudiantes en todos los niveles.

El precio del estancamiento: la pobreza dura y carencia de oportunidades

Como se ha visto previamente, en el sector de Atucucho afronta diariamente una lucha cotidiana en temas de recursos, movilidad, territorio que no les permite desarrollarse. En una declaración realizada por Carmen Padilla (2015), los moradores de Atucucho se reúnen después del trabajo y fines de semana para poder construir y habilitar las vías de acceso de Atucucho. Es por esto que la llamada pobreza dura impacta de manera más contundente en sectores informales que se ubican en la periferia. El concepto de “Pobreza Dura” está relacionado con la carencia de recursos y más aun de oportunidades para superar una condición de pobreza común. No consiste únicamente en el hecho de carecer de recursos económicos; es la incapacidad de movilidad, aprovechamiento y desarrollo de oportunidades de condiciones de pobreza. (Kessler y Di Virgilio 2008).

La pobreza dura se caracteriza por la mercantilización de servicios sociales dependiendo el nivel socioeconómico de los hogares (Wormald, Cereceda y Ugalde 2002 citado en Kessler y Di Virgilio 2008). En Atucucho, por ejemplo, a falta de condiciones adecuadas para realizar el proceso educativo, algunas familias optan por unidades educativas que se encuentra ubicadas lejos del hogar y a un costo más elevado. Este gasto, que podría ser solventado de manera estatal, profundiza más el concepto multidimensional de pobreza dura. Sabatini y Wormald (2005) enfatizan que esta mercantilización es más crítica en los servicios de educación (Citado por Kessler y Di Virgilio 2008).

La reducción del poder adquisitivo de los grupos de menores ingresos significó el descenso de los gastos en alimentación y en el cuidado de la salud. Por otro lado, los límites en la acción del Estado se manifestaron también en el deterioro de la capacidad de las instituciones públicas de la ciudad — como la escuela— para procesar las demandas de los sectores empobrecidos. (Kessler y Di Virgilio 2008, 45).

Por tanto, la pobreza dura afecta en mayor o menor medida dependiendo el estrato social y/o económico en el que un hogar se encuentre y Atucucho al estar ubicado en un sector segregado e informal demuestra este efecto.

Cuando la ausencia del estado sabotea la educación

Además, explica Kessley y Di Virgilio (2008), el Estado tiende a retirar la prestación de ciertos servicios lo que conlleva al concepto del abandono del Estado y por ende su debilitamiento. A partir de que el Estado reduce su inversión en la educación, las escuelas dejan de tener recursos para mantenimiento, infraestructura y desarrollo de programas y proyectos para los estudiantes.

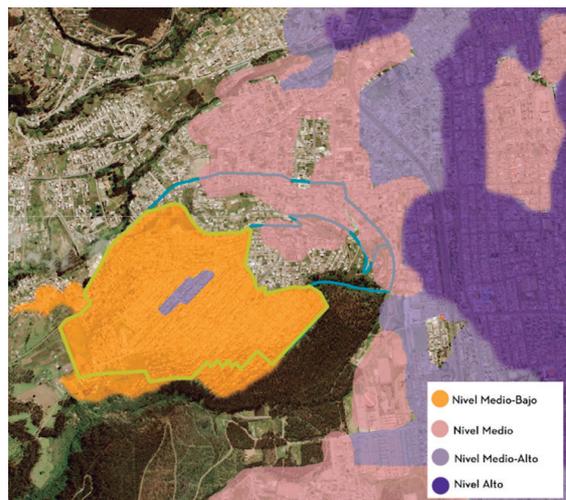
Por su parte, Alejandro Aravena (2023) habla de la función que el Estado debe cumplir en temas de desigualdad y problemáticas urbanas. Plantea que el estado debe diseñar pensando en dos lógicas: La primera es que se localice los barrios informales en donde se encuentran oportunidades urbanas (como lo es la educación) y que queden integradas a ella, la segunda lógica es colocar las oportunidades en los asentamientos informales. Sea la lógica que fuese, estas acciones requieren acción del Estado a través de políticas públicas ya que el mercado no es capaz de hacerlo.

Como se ha mencionado, en el barrio Atucucho existe solo un colegio que puede ofrecer educación básica y media pero que carece de condiciones para solventar dichas necesidades. Es por esto que, al estar ya constituido el barrio, la lógica pertinente es ofrecer oportunidades que se acerquen y se integren al territorio de Atucucho.

La conexión rota entre ciudad y "ciudad"

La fragmentación urbana, como lo manifiesta Edward Soja en su concepto de Exópolis, caracteriza a las ciudades posmodernas como territorios descentralizados y desiguales, donde las actividades económicas y sociales se distribuyen de manera no equitativa. En este modelo de ciudad, las áreas urbanas de privilegio se desarrollan como centros de dinamismo económico, mientras que las zonas periféricas quedan relegadas a la precariedad y la exclusión. Una consecuencia crítica de esta fragmentación es la desvinculación social, que se manifiesta en la separación física y económica entre los territorios centrales y periféricos, perpetuando desigualdades en aspectos clave como el acceso a infraestructura, servicios básicos y oportunidades educativas. En este contexto, la falta de infraestructura vial adecuada en las periferias amplifica las brechas, desconectando tanto a los habitantes dentro de sus propios barrios como del resto de la ciudad (Soja 2008).

Gráfico 1.2. Densidad Socioeconómica Estimada por Sector Censal en el Distrito Metropolitano de Quito, 2019



Fuente: Elaborado por el Autor con base en Instituto Geográfico Militar, Ministerio de Defensa Nacional

El caso del barrio Atucucho, ubicado en la periferia de Quito, ilustra cómo las dinámicas de fragmentación urbana afectan a las comunidades marginales. Su ubicación geográfica y las condiciones socioeconómicas (ver gráfico 1.2) reflejan las disparidades a las que se refiere al modelo de Exópolis. Atucucho evidencia una marcada desigualdad en el nivel socioeconómico en comparación con las zonas centrales de la ciudad, determinado por factores como ingresos familiares, acceso a tecnología, calidad de la vivienda y nivel educativo. Con un ingreso promedio mensual de \$104 por persona, los habitantes de Atucucho enfrentan condiciones significativamente más precarias que el promedio de \$637 en la ciudad formal, lo que refuerza la exclusión estructural y limita las posibilidades de integración social y económica (ENEMDU Citado en Gestión Digital 2019).

Gráfico 1.3. Rutas de Transporte Público en el Distrito Metropolitano de Quito, 2023



Fuente: Elaborado por el Autor con base en Secretaría de Movilidad DMQ.

Las deficiencias socioeconómicas de Atucucho también se manifiestan en la precariedad de las viviendas, que en su mayoría son autoconstruidas y carecen de infraestructura adecuada, particularmente en las áreas más alejadas del barrio. Esta realidad no solo refleja la desigualdad espacial, sino que además perpetúa la desconexión con el resto de la ciudad afectando directamente la calidad de vida de sus habitantes. En este sentido, el acceso a la educación, estrechamente vinculado al nivel socioeconómico, se ve restringido, resaltando las brechas sociales y económicas. La carencia de recursos materiales y tecnológicos, combinada con las limitaciones de movilidad y acceso, coloca a Atucucho en una posición de clara desventaja frente a los centros urbanos más privilegiados, consolidando así el círculo de exclusión que define a los territorios informales en el contexto de una ciudad fragmentada.

Foto 1.2. Casa ubicada en el barrio Atucucho



Fuente: Foto del autor

Discusión final y reflexiones

Se logra comprender la magnitud que el Covid-19 tuvo en lo cotidiano y los retos en los cambios de paradigmas resultado de la pandemia. No solo generó una crisis sanitaria global, sino que puso en evidencia y profundizó las desigualdades pre-existentes en el ámbito educativo especialmente en los territorios más vulnerados como los barrios informales. A pesar de los avances en las tecnologías de la información y de la comunicación y de todas aquellas estrategias que ayudaron a mitigar el impacto de la pandemia en la educación, la falta de infraestructura y las limitantes en materia de acceso a educación en las zonas informales, tanto de América Latina como en Ecuador, representaron barreras significativas que limitaron la continuidad del proceso educativo en los jóvenes. Estos desafíos, profundizados por la pobreza dura y la fragmentación

territorial muestran la necesidad de proponer soluciones a los problemas multidimensionales que disminuyan las carencias que fueron evidenciadas por la pandemia. El barrio Atucucho es un ejemplo muy claro de todos los retos que enfrentan los barrios informales en el acceso y continuidad a una educación de calidad.

De igual manera, el problema de infraestructura educativa adecuada y la exclusión multidimensional continúan siendo fisuras críticas para garantizar el acceso justo a una educación de calidad en contextos de alta vulnerabilidad social, espacial y territorial. En el barrio Atucucho, las carencias espaciales y sociales, junto con la precariedad en el recurso educativo limitan significativamente las oportunidades al acceso a una educación de calidad. Los modelos de exclusión descritos por Terigi (2009) y García (2017) son evidentes en este territorio, destacando los pro-

blemas de abandono y de infraestructura educativa. Estas limitaciones además de perpetuar las desigualdades sociales también restringen el desarrollo individual y colectivo de los sectores informales más desfavorecidos. Sería conveniente pensar en ciertos tipos de estrategias que impulsen la estructura e infraestructura educativa para superar múltiples formas de exclusión que afectan a estos territorios.

Como ha escrito Castells (2002), la capacidad de un territorio para integrarse en ciertas redes es indispensable para su desarrollo; sin embargo, como lo revelan las indagaciones realizadas, así como los testimonios locales, la falta de infraestructura básica, el acceso a tecnología y condiciones territoriales, sumadas a la llegada de la pandemia ha marginado aún más a territorios ya vulnerados en términos educativos. Éste fenómeno no está relacionado únicamente a Atucucho, sino que es el reflejo de una problemática Latinoamericana. La pandemia, además, profundizó esa exclusión educativa forzando el cierre de escuelas y sobretodo aumentando los índices de abandono escolar en toda la región principalmente afectando a barrios informales.

Ahora bien, la realidad de Atucucho refleja el concepto de “Pobreza Dura” y cómo ésta impacta a aquellos sectores periféricos que están limitados en el acceso a servicios básicos así como esta incapacidad de desarrollo y movilidad social. En este sentido, la pobreza no solo se refleja únicamente en la carencia de recursos sino también en esa incapacidad de desarrollo debido a múltiples factores involucrados con el territorio y, en este caso, acentuando la falta de acceso a la educación. Atucucho por su condición de barrio periférico que posee características informales, evidencia cómo la pobreza estructural y la exclusión afectan de manera más severa a los sectores marginados, perpetuando ciclos de desigualdad y limitando el desarrollo integral de sus habitantes.

Referencias bibliográficas

Arriagada Toledo, Patricio. 2020. «Pandemia Covid-19: Educación a Distancia. O Las Distancias En La Educación». *Revista Internacional De Educación Para La Justicia Social* 9 (3). <https://revistas.uam.es/riejs/article/view/12396>.

Castells, Manuel. 2002. *La Sociedad Red*. Ciudad de México: Siglo Veintiuno Editores.

CEPAL. «América Latina y el Caribe ante la pandemia del COVID-19: efectos económicos y sociales.» Informe especial Covid-19, Santiago, 2020.

CEPAL. «Asentamientos informales en América Latina: epicentro urbano de los desafíos del desarrollo sostenible.» Santiago: CEPAL, 2019.

Correa Pachay, Gabriela Yuliana, y otros. «La deserción escolar post la pandemia y su impacto en la garantía constitucional del dere-

cho al acceso a la educación.» *Ciencia Latina*, 2022: 1787-1797.

- Cravino, María Cristina. 2016. «Desigualdad urbana, inseguridad y vida cotidiana en asentamientos informales del Área Metropolitana de Buenos Aires», *Etnografías Contemporáneas* 2 (3), pp.56-83.
- Cuenca, Marlow. (2019). «Caracterización de la periferia urbana latinoamericana andina. Caso Quito». Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Madrid. <https://doi.org/10.20868/UPM.thesis.57499>.
- Espíndola, Ernesto, y Arturo León. «La deserción escolar en América Latina: un tema prioritario para la agenda regional.» *Revista Iberoamericana de Educación*, 2002: 39-62.
- García, Pablo Daniel. 2017. «El Desafío De Educar En Contextos De Desigualdad. Un Viaje Por Los Caminos De La inclusión Educativa En Latinoamérica». *Revista Latinoamericana De Políticas Y Administración De La Educación*, n.º 6 (octubre), 39-48. <https://revistas.untrf.edu.ar/index.php/relapae/article/view/38>.
- Gestión Digital. 2019. “¿Cuándo los ingresos de una persona son considerados altos?”. 10 de Octubre. <https://revistagestion.ec/economia-y-finanzas-analisis/cuando-los-ingresos-de-una-persona-son-considerados-altos/>.
- Granja, María Belén. 2020. «Métodos informales o formas en proceso. Geometrías de un inconsciente colectivo». Tesis Doctoral, Universidad Politécnica de Madrid. <https://doi.org/10.20868/UPM.thesis.66662>.
- Kessler, Gabriel y María Mercedes Di Virgilio. 2008. «La nueva pobreza urbana: dinámica global, regional y argentina en las últimas dos décadas». *Revista de la CEPAL*, 95, 31-50. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/11250-la-nueva-pobreza-urbana-dinamica-global-regional-argentina-ultimas-decadas>.
- Machado, Jonathan. «La pandemia empujó a 150.000 estudiantes hacia la deserción escolar.» *Primicias*, 11 de Noviembre de 2021.
- Peirano, Fernando. 2023. «La sociedad argentina en la postpandemia» *Clacso*, Tomo III: Salud y Género, 10.54871/cl23p300.
- Román, Marcela. «Factores asociados al abandono y la deserción escolar en América Latina: Una mirada en conjunto.» *Revista Iberoamericana sobre Calidad, Eficacia y Cambio en Educación* 11, n.º 2 (2013): 33-59.
- Soja, Edward. 2008. *Postmetrópolis*. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones. Madrid: Traficantes de sueños.
- Souza Santos, Boaventura de. 2010. *Descolonizar el saber, reinventar el poder*. Montevideo. https://www.boaventuradesousasantos.pt/media/Descolonizar%20el%20saber_final%20-%20C%C3%B3pia.pdf

Entrevistas

Aravena, Alejandro. «Salud y Ciudad - Tu código postal importa más que tu código genético» (documental, Laboratorio de Ciudades de la División de Vivienda y Desarrollo Urbano del BID, 30 de mayo de 2023).

Cecilia Paredes. «Transformando la educación, enseñanzas y retos después de la pandemia» (panel virtual. Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey. 16 de enero de 2021). https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=ye_2iVxLoRs.

Gualoto, Luis Alberto. Entrevista sin título. Entrevista por Radio Periferik Comunicación Comunitaria. Abril 3, 2020. https://www.facebook.com/RadioPeriferik/videos/734456943753325/?locale=sw_KE.

Padilla, Carmen. «Historias de Participación: Atucucho». Entrevista por Consejo de Participación Ciudadana y Control Social. Diciembre 14, 2014.

Cap. 5

Reconfiguraciones Espaciales



Nuevos patrones de segregación y precarización residencial.

17

La financiarización de la vivienda de alquiler y la (re)configuración urbana en Santiago de Chile
Chile

Jaime Alejandro Opayome Pulido ²⁷
jopayomepulidfl@flacso.edu.ec

RESUMEN

El nexo entre el mercado inmobiliario y el sector financiero que se había consolidado tras los procesos de ajuste estructural de la década de los 80s, se vio seriamente afectado por el estallido de la burbuja inmobiliaria y la consecuente crisis económica - financiera del 2008. La ejecución de hipotecas y la caída del precio de la vivienda en propiedad, conllevo a que, por un lado, creciera la demanda de vivienda en alquiler, mientras, por el otro, surgió un nuevo propietario corporativo.

Una serie de transformaciones urbanas (re)configuran el modelo de ciudad latinoamericana dando paso a nuevas formas, dinámicas y patrones de segregación y precarización residencial. Los cuales, si bien a gran escala destacan un proceso de mezcla social, a nivel micro refuerzan el principio de desigualdad histórico. Para analizar esto, se toma en consideración el caso de Santiago de Chile, en donde el desarrollo de proyectos Multifamily o Build to Rent (BtR), evidencia estos nuevos patrones y dinámicas urbanas. Si bien este modelo representa apenas el 7% del mercado total de arriendo, equivalente a 26.455 unidades, es de resaltar su potencial crecimiento proyectado a 46.000 unidades para el 2027 dada su amplia rentabilidad.

Palabras clave: Financiarización; Vivienda; Alquiler; Segregación; Precarización.

ABSTRACT

The nexus between the real estate market and the financial sector, consolidated following the structural adjustment processes of the 1980s, was severely impacted by the bursting of the housing bubble and the subsequent economic-financial crisis of 2008. Mortgage foreclosures and the decline in homeownership prices led, on the one hand, to an increased demand for rental housing and, on the other, to the emergence of new corporate landlords.

A series of urban transformations are (re)shaping the Latin American city model, giving rise to new forms, dynamics, and patterns of segregation and residential precarization. While these changes highlight a process of social mixing at a macro level, they reinforce historical inequality at a micro level. To analyze this, the case of Santiago, Chile, is examined, where the development of Multifamily or Build-to-Rent (BtR) projects illustrates these new urban patterns and dynamics. Although this model currently represents only 7% of the total rental market, equivalent to 26,455 units, its projected growth to 46,000 units by 2027 given its profitability and increasing appeal.

Keywords: Financialization; Housing; Rental; Segregation; Precarization

27 Politólogo, estudiante de la Maestría de Estudios Urbanos de FLACSO Ecuador 2024-2026

Introducción

La crisis económica del 2008 fuertemente relacionada con el mercado inmobiliario y su conexión con el sector financiero generó grandes impactos en términos de vivienda para la población mundial. Mucha gente que había accedido a una vivienda “propia” mediante la obtención de créditos hipotecarios se vio desahuciada y desplazada de sus viviendas. Al mismo tiempo, aprovechando las hipotecas ejecutadas y la caída de los precios de los inmuebles, surgió un nuevo tipo de propietario corporativo que se hizo con la propiedad de un amplio stock de unidades residenciales (Fields 2017; Rolnik, Guerreiro, Marin-Toro 2021).

La pérdida de seguridad y confianza en la vivienda en propiedad como activo financiero y el crecimiento del mercado de vivienda en alquiler obligaron a la reestructuración entre el mercado inmobiliario y el sector financiero. Esto generó una serie de transformaciones urbanas que (re)configuran la ciudad bajo un nuevo modelo. Este, se estima, reproduce la desigualdad socioespacial existente, solo que bajo nuevas formas de segregación y precarización residencial.

Uno de los puntos de partida para reflexionar sobre las transformaciones urbanas son los cambios sociales originados a partir de las crisis políticas, económicas y/o culturales. Estos cambios por lo general tienden a reestructurar ciertos contextos espaciales (Janoschka 2002). De ahí la relación entre las crisis del sistema económico y la (re)configuración del espacio urbano.

La ciudad de Santiago resulta un caso paradigmático al momento de analizar el modelo de ciudad latinoamericana junto con sus respectivos patrones de urbanización, segregación y precarización residencial. Pues, Chile fue el país de la región donde se implementaron con mayor impulso las políticas de reajuste estructural tras la crisis fordista en los años 70's. Caracterizadas por la desregulación económica, la liberalización de los mercados, la privatización, el recorte del presupuesto público en programas sociales y la reducción del papel del Estado.

Con el posicionamiento del mercado como principal mecanismo de coordinación de las decisiones de uso del suelo, y por lo tanto como elemento determinante en la producción de ciudad, varios autores señalaron un “nuevo” modelo de ciudad latinoamericana, caracterizada por el desarrollo de urbanizaciones privadas que fragmentan la ciudad. Si bien, a nivel macro puede que reduzcan la distancia física entre grupos de mayores y menores ingresos; a nivel micro, refuerzan la desigualdad mediante nuevas cualidades de segregación residencial (Sabatini, Cáceres, Cerda 2001; Janoschka 2002; Abramo 2012).

En este orden de ideas, la presente investigación sostiene que la financiarización de la vivienda en alquiler, a partir de la crisis económica del 2008, (re)configura la ciudad mediante una se-

rie de transformaciones urbanas que generan nuevos patrones de segregación y precarización residencial. Se propone una ampliación de estos conceptos para analizar las nuevas expresiones de dichos fenómenos, cuestionándose el modelo de ciudad previo, pero sosteniendo que el principio de desigualdad sigue siendo el mismo.

Para visibilizar este fenómeno, se estudia el caso de Santiago de Chile, una ciudad con aproximadamente 7 millones de personas, donde el arriendo representa el 32% de los hogares urbanos (INE 2017; UHPH 2024). Si bien el mercado de vivienda en alquiler es bastante amplio, el énfasis recae en el modelo Multifamily o Buy to Rent (BtR) en tanto que agrupa una serie de actores y mecanismos que dan cuenta del proceso de financiarización de la vivienda. Este modelo llega a Chile de la mano de una compañía estadounidense (Prudential) en 2008, caracterizado por la construcción de grandes complejos residenciales producidos exclusivamente para alquiler, que pertenecen en su totalidad a un solo propietario, sea un inversor o grupo de inversores; quien se encarga de la gestión de todas las unidades (directa o indirectamente), permitiendo la administración centralizada del edificio. Este mercado equivalente apenas al 7% del arriendo total en la ciudad en 2022, tiene una amplia proyección a futuro, estimándose más de 46.000 unidades nuevas para el año 2027 (Diario Financiero 2022).

Basados en esto, se realizará una breve contextualización respecto a la (re)configuración urbana de Santiago de Chile, enfocada principalmente en los patrones de segregación y precarización residencial surgidos a partir de la crisis económica fordista. Luego, se analizará el nexo existente entre la financiarización de la vivienda y los procesos de (re)configuración urbana. Finalmente, se abordará el mercado de vivienda en arriendo a partir del desarrollo de proyectos “Multifamily” que ponen en evidencia la existencia de nuevos patrones de segregación y precarización residencial.

Metodológicamente, se realiza una revisión bibliográfica de fuentes secundarias mediante el enfoque del Systematic Literature Review (SLR) (Massaro, Dumay, Guthrie 2016), tomando en consideración: artículos académicos y de investigación, centrados en los procesos de financiarización de la vivienda en alquiler con énfasis en Chile; Documentos y políticas oficiales a nivel regional y nacional, producidos por instituciones estatales como por organismos multilaterales enfocados en materia de vivienda y políticas públicas; Y documentos propios del mercado de vivienda privada y del sector financiero concentrados en este negocio. Se complementa la información con entrevistas, realizadas en el marco de otras investigaciones, a actores claves en la producción de productos inmobiliarios, así como con datos de artículos de prensa y medios especializados.

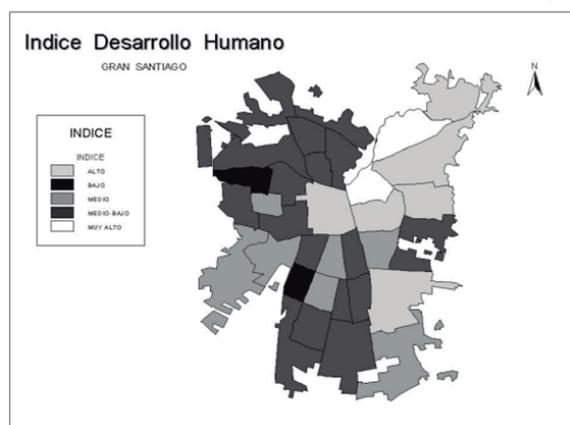
(Re)configuración urbana en el Gran Santiago. Un modelo de ciudad latinoamericana

En la actualidad, Chile es un país con una población total de 20'096.799 de personas, según proyecciones del Instituto Nacional de Estadísticas (INE 2017). De estas se estima que cerca del 34% equivalente a 7 millones de personas residen en lo que se ha llegado a conocer como el Gran Santiago.

A mediados del Siglo XX, tras un acelerado proceso de urbanización asociado a altos niveles de fecundidad y migración rural-urbana, impulsada en parte por el proceso de industrialización sustitutiva (Martínez 1997; Pinto 2002), las ciudades latinoamericanas se caracterizaron por presentar una segregación a "gran escala". Esta se distinguía, primero, por la aglomeración de grupos de bajos ingresos en zonas periféricas y mal equipadas. Segundo, por la concentración de grupos de altos ingresos en zonas principales de crecimiento que unían al centro con la periferia en una dirección geográfica definida por lo general en forma de cono (Sabatini, Cáceres, Cerda 2001).

En el Gran Santiago, este "cono" de alta renta se direccionó hacia las comunas del oriente y nororiente como se observa en el mapa del índice de desarrollo humano (IDH) por comuna, realizado por el PNUD con el Ministerio de Planificación y Cooperación chileno (MINDES) (1999; 2000).

Mapa 1.1. Índice de Desarrollo Humano del Gran Santiago



Fuente: de Mattos 2002

La segregación, bajo una de las definiciones más amplias y aceptadas, se entiende como "el grado de proximidad espacial o de aglomeración territorial de las familias pertenecientes a un mismo grupo social, sea que este se defina en términos étnicos, etarios, de preferencias religiosas o socioeconómicos, entre otras posibilidades" (Sabatini, Cáceres, Cerda 2001). Por su parte, la precarización residencial se define según el déficit cualitativo de vivienda, especialmente en materia de tenencia segura, acceso a servicios básicos

y calidad estructural (Rojas Symmes 2019). El Ministerio de Vivienda y Urbanismo chileno (MINVU) establece cuatro criterios al respecto: acceso inadecuado al agua y a los servicios de saneamiento; inseguridad en la tenencia del suelo; estructura y durabilidad de la vivienda; y espacio habitable adecuado (2013).

Ambos fenómenos son visibles en el Gran Santiago. Por un lado, los grupos acomodados concentrados en el sector oriente de la ciudad, con servicios urbanos de calidad. Por otro, los grupos de menores ingresos establecidos en viviendas precarias en sectores rurales aledaños al centro. Caracterizados por la falta de oportunidades y los altos niveles de pobreza y estigmatización (Ramond s.f).

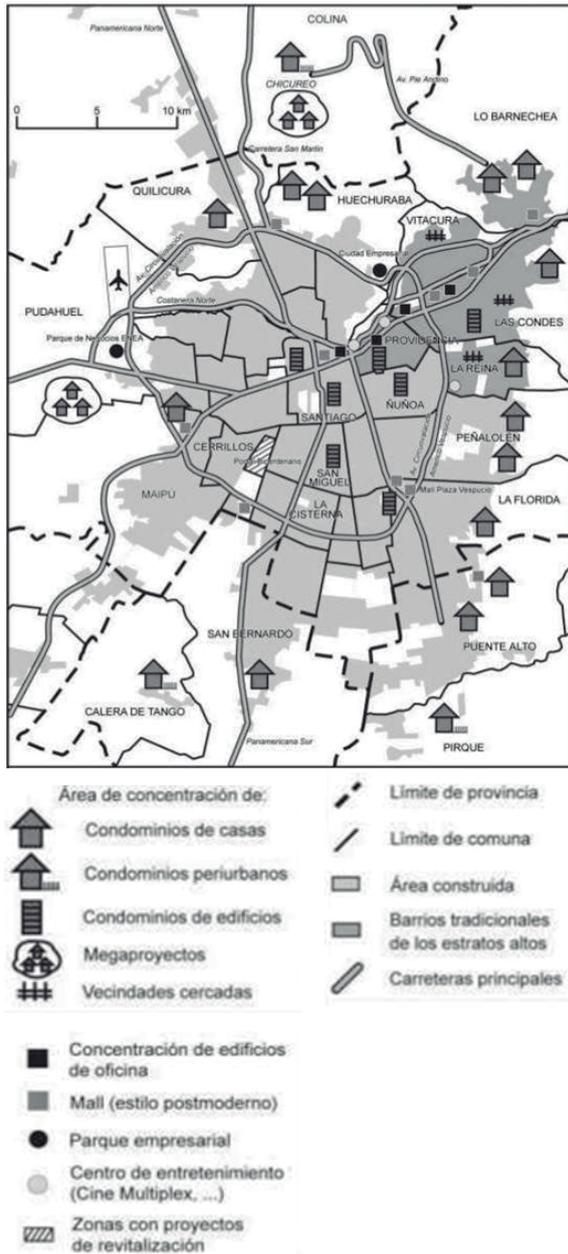
Tras la liberalización de los mercados, el fortalecimiento del sector inmobiliario y la reducción del Estado, consecuencias de la crisis fordista que permitió una mayor flexibilización en términos de regulación y una disminución del financiamiento estatal en cuestiones de vivienda, infraestructura, equipamientos y servicios urbanos colectivos (Abramo 2012), empezaron a operar una serie de transformaciones urbanas cada vez más ligadas con la lógica financiera que (re)configuraron la ciudad, generando un nuevo patrón de segregación. En el caso de Chile, la Política Nacional de Desarrollo Urbano de 1979 dejó de lado los planes de regulación existentes, mientras liberalizaba el mercado de suelo. Bajo el argumento de que este no era un recurso escaso, su uso ahora sería definido según la mayor rentabilidad posible (MINVU 1981).

La aparición de proyectos de desarrollo residencial y comercial destinados a grupos de ingresos medios y altos se empiezan a ubicar en zonas hasta entonces "empobrecidas". Los promotores, en miras a aumentar su rentabilidad, compran suelo a bajo precio, para una vez finalizados los proyectos, vender a precios mucho mayores. Alterando así el patrón de segregación residencial y dando paso a una ciudad más fragmentada y privatizada (Sabatini, Cáceres, Cerda 2001; Janoschka 2002).

Es en este contexto, en los años 90's, que cobran relevancia las Gated Communities, Malls, parques empresariales, y todas las urbanizaciones privadas y vigiladas que, si bien ya existían antes, ahora se imponían en la ciudad imprimiendo una tendencia al aislamiento de espacios urbanos. Esta "Ciudad de Islas" es el resultado de una distribución dispersa en la totalidad del espacio suburbano ocupado principalmente por las clases bajas, pero ahora apropiado también por clases altas y medias (Janoschka 2002), como se puede observar en el mapa 1.2.

29 Por ejemplo, el Plan Intercomunas de Santiago de 1960, el cual estableció: La regulación del suelo urbano, el mejoramiento del transporte a partir de obras viales y el ordenamiento de los sectores industriales.

Mapa 1.2 Elementos del Desarrollo Urbano en Santiago de Chile



De Mattos reconoce estos cambios a partir de tendencias en la pérdida de población de las comunas centrales y el crecimiento de las (comunas) periurbanas.

Esta tendencia se mantuvo y acentuó en el periodo 1992-2002, cuando de las 22 comunas del área central de la ciudad solamente dos aumentaron ligeramente su población, mientras los 20 restantes registraron pérdidas, en algunos casos significativos. Mientras tanto, ganaron población las 13 comunas que forman el periurbano inmediato del Gran Santiago, algunas de ellas con una variación porcentual intercensal sumamente elevada (De Mattos 2002, 43).

Ahora bien, si este es el modelo de ciudad que emergió tras la crisis económica fordista y que puso de relieve nuevas cualidades de la segregación residencial, este estudio estima que la res-

tructuración entre el mercado inmobiliario y el sector financiero tras la crisis del 2008, dio paso a una serie de transformaciones urbanas que cuestionan el modelo de ciudad anterior y que dan cuenta de nuevos patrones de segregación y precarización residencial.

Tabla 1.1 Crecimiento de las Comunas de Santiago de Chile (1992-2002)

Comunas área central		Comunas periurbanas	
Comunas	Variación 1992-2002 (%)	Comunas	Variación 1992-2002 (%)
Santiago	-10,8	Borde Norte	
Cerrillos	-0,8	Huechuraba	19,9
Cerro Navía	-4,2	Quilicura	207,7
Conchallí	-12,5		
El Bosque	-0,2	Borde Poniente	
Estación Central	-7,0	Pudahuel	40,9
Independencia	-16,4	Maipú	80,7
La Cisterna	-10,2	Padre Hurtado	28,0
La Granja	-0,1		
Lo Espejo	-6,5	Borde Sur	
Lo Prado	-6,6	San Bernardo	28,0
Macul	-7,6	La Pintana	14,9
Nuñoa	-6,3	Puente Alto	96,7
Pedro Aguirre Cerda	-12,9		
Providencia	7,8	Borde Oriente	
Quinta Normal	-10,4	Lo Barnechea	44,5
Recoleta	-14,7	Las Condes	17,5
Renca	0,6	La Reina	5,4
San Joaquín	-13,9	Peñalolén	20,4
San Miguel	-5,3	La Florida	11,0
San Ramón	-5,7		
Vitacura	-2,9		

Fuente: Meyer Barh 2004

La Financiarización de la Ciudad. Imbricación entre el sector financiero y el mercado inmobiliario

La producción del espacio siempre ha sido una vía para la acumulación de capital y la inversión de sus excedentes (Lefebvre 1970; Harvey 2008; Delgado 2021). De modo que la construcción de espacios para el almacenamiento de valor no es nueva como tal. Lo verdaderamente novedoso es la escala, intensidad y dimensión que ha cobrado este fenómeno dentro del denominado nuevo régimen de acumulación.

De acuerdo con Maffioletti y Fuentes (2024), este “se produjo por el intento de encontrar un empleo alternativo a la sobreacumulación de capacidades productivas que se había generado en la economía real” (3), las cuales derivaron en una sobreacumulación de capitales a partir de la crisis del fordismo, que conllevó un conjunto de reformas de liberalización económica y financiera.

El crecimiento de la liquidez global junto con las reformas anteriores permitió una creciente influencia del sector financiero en la economía, la política y la sociedad, definiéndose así la financiarización como “el creciente dominio de los actores, los mercados, las prácticas, las mediciones y las narrativas financieras, a diversas escalas, que da lugar a una transformación estructural de las economías, las empresas, los Estados y los hogares” (Aalbers 2017, 544).

Este régimen de acumulación, basado en la especulación a partir de activos financieros (Delgado 2021), busca reducir cualquier producto

de trabajo o servicio a un instrumento financiero intercambiable, tal como sucede con los activos inmobiliarios, en especial la vivienda. Actualmente, identificada como el objeto clave de la financiarización (Aalbers 2017).

En Chile, el documento que constituyó la base político- económica del gobierno militar, planteó un modelo de desarrollo basado en una economía descentralizada, donde la competencia y las ventajas ofrecidas por un sistema de mercado primaron por sobre la acción del Estado (El Ladrillo 1992). Así mismo, los documentos elaborados por el MINVU establecieron que el sector privado sería el principal encargado de “materializar las iniciativas del desarrollo urbano que demanda la población, mediante la generación de una adecuada oferta de bienes y servicios” (MINVU 1981, 11). Esta limitación en la capacidad de gestión estatal, desembocó en políticas centradas en subsanar los ingresos de los sectores más deprimidos de la sociedad para permitir su acceso al mercado inmobiliario y financiero (Janoschka 2002; Parias 2021).

En este contexto se implementan las políticas de vivienda centradas en: subsidios a la demanda focalizados; regularización de títulos; y producción masiva de viviendas en propiedad, configurándose “un sistema de oferta privada de la vivienda con subsidio a la demanda, vinculado al sistema financiero a través del mercado de hipotecas” (Rolnik, Guerreiro, Marín-Toro 2021, 22).

La política de vivienda chilena promovió la propiedad privada como principal modo de tenencia de vivienda, impulsando la obtención mediante el ahorro, las subvenciones y los créditos a través de la banca privada (Marín-Toro 2015). Reduciendo el déficit cuantitativo. Al respecto, Pía Mora (Coordinadora de ProUrbana y miembro del Centro de Políticas Públicas UC) reconoce que:

si bien la política de vivienda sigue teniendo un déficit, que alcanza entre las 300 y 400 mil unidades, estas cifras son mucho más bajas que las de la década de los años '90 que alcanzaba el millón, y en comparación con otros países de América Latina esta cifra es bastante baja (Pía Mora 2014 entrevistada por Marín-Toro 2015).

No obstante, esta política ignoró las deficiencias cualitativas de la vivienda, llegando incluso a fomentar procesos de segregación y precarización residencial mediante la construcción en áreas periféricas mal servidas y desconectadas de la ciudad.

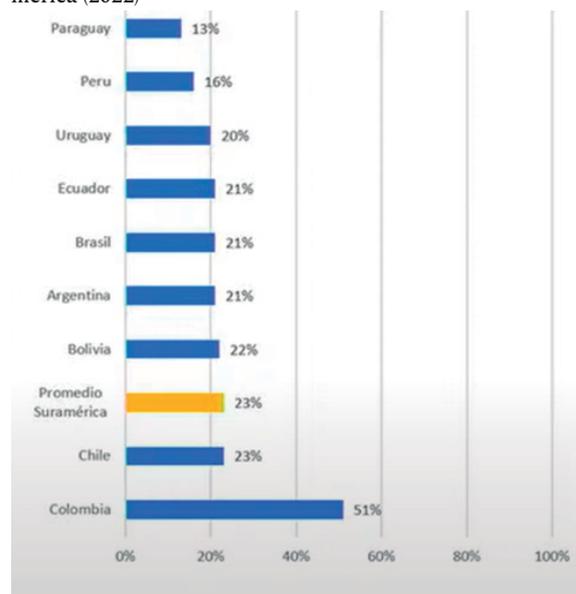
En todo caso, este tipo de política se extendió a lo largo del mundo, permitiendo la conexión de los sistemas nacionales de financiamiento habitacional con los mercados globales y el crecimiento del crédito por encima de la capacidad de los mercados internos (Delgadillo 2018). Bajo el argumento de la vivienda en propiedad como uno de los activos financieros más seguros y estables, aumentaron los préstamos hipotecarios. Sin embargo, la creciente especulación generó

una burbuja inmobiliaria que desembocó en la crisis del 2008.

Nueva frontera de la financiarización en la ciudad. La vivienda en arriendo bajo el modelo Multifamily o Buy to Rent

La ejecución de las hipotecas y la caída de la vivienda en propiedad como activo financiero confiable implicó una reestructuración entre el mercado inmobiliario y el sector financiero. Aprovechando el bajo precio de los inmuebles, surge un nuevo actor corporativo que adquiere miles de unidades inmobiliarias. Ahora, respaldadas por nuevos instrumentos financieros y ofertadas exclusivamente en el mercado de alquiler (Beswick et al. 2016; Fields 2017; Rolnik 2018). Un mercado que, a su vez, registra un aumento notable en los últimos años tras la caída de la vivienda en propiedad, los desahucios, las consecuentes restricciones de créditos hipotecarios y la creciente brecha entre el salario y el precio de la vivienda.

Gráfico 1.1 Porcentaje de hogares que arriendan en Sudamérica (2022)



Fuente: UHPH 2024

Existen diferentes mercados de vivienda en arriendo. En este caso, la atención se centra en el modelo conocido como Multifamily o Build to Rent (BtR), dado que este modelo agrupa una serie de actores, mecanismos y tipologías que dan cuenta del proceso de financiarización de la vivienda, así como de los nuevos patrones de segregación y precarización residencial.

Este modelo, que se empieza a estructurar en la región, se caracteriza por tratarse de edificios completos con un único propietario que arrienda fracciones bajo una gestión centralizada, la cual asegura una determinada rentabilidad. Deconstruyendo la vivienda como bien social y transformándola en activo financiero, siendo la ciudad, a su vez, un portafolio de inversiones bursátiles

(Arboleda 2015; Delgadillo 2018; Rolnik et al. 2021; Brill y Durrant 2021; Carvalho et al 2023; Maffioletti y Fuentes 2024).

Con esto en mente, la crisis del 2008 es un nuevo punto de partida para la reflexión sobre las transformaciones y la (re)configuración urbana en las ciudades latinoamericanas

De acuerdo con la Plataforma de Practicas del hábitat Urbano y Vivienda (UHPH 2024), el arrendamiento como tipo de tenencia aumento sostenidamente desde el año 2000, llegando a cubrir, actualmente, al 23% de los hogares urbanos en América latina. Si bien este crecimiento cambia al interior de cada país por diferentes factores, se reconocen algunas tendencias y generalidades.

En primer lugar, los cambios en la estructura demográfica y en la composición de los hogares, ahora compuestos, principalmente, por jóvenes profesionales, divorciados y adultos mayores (Blanco, Fretes, Muñoz 2014).

Gráfico 1.2 Composición Hogares America Latina (2010-2022)



Fuente: CEPAL 2024

En segundo lugar, se atiende un constante encarecimiento de la vivienda en propiedad, una creciente demanda y una ampliación de la brecha entre el precio y los ingresos de los hogares (Marín- Toro 2015; Maffioletti, Fuentes 2024). Según la CAF (2024), un hogar que destine el 30% de sus ingresos a servicios habitacionales, necesita en promedio más de 30 años de ahorro para adquirir una vivienda propia en América Latina. Al respecto, basta con observar el aumento del precio por m² en relación con el crecimiento promedio del salario real.

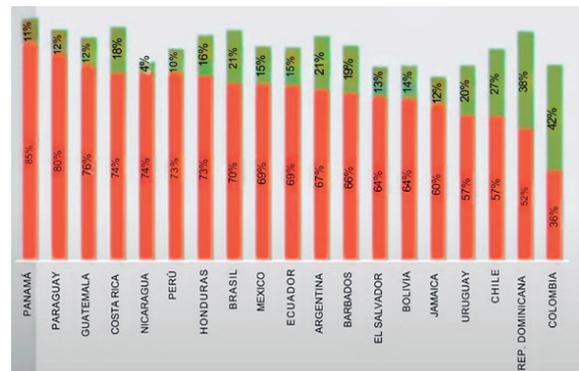
Si a esto se suma la conveniencia en términos de ubicación, movilidad y empleo, ligados a las economías globalizadas y flexibles actuales, se explica porque un número significativo de personas prefieran optar por el alquiler como solución habitacional.

En Chile se evidencia que un número creciente de hogares opta por arrendar vivienda. A nivel nacional, se observa que la tenencia en arriendo ha aumentado sostenidamente desde el año

2006, mientras que la vivienda en propiedad ha disminuido (Maffioletti y Fuentes 2024). Como se observa en el gráfico (1.4) sobre porcentajes de hogares propietarios y en alquiler en América Latina, Chile resalta como uno de los países con mayor porcentaje de hogares en arriendo.

Basados en las encuestas de caracterización socioeconómica nacional del Ministerio de desarrollo social (MIDESO), se estima que el arriendo en general ha aumentado de 19,5 % a 31,9 % entre 2006 y 2022 en el Gran Santiago (Maffioletti y Fuentes 2024). Se calcula que el parque total de departamentos en arriendo bordea las 400 mil unidades. Registrándose, bajo el modelo Mul-

Gráfico 1.4 Porcentaje de Hogares Propietarios y en alquiler



Fuente: UHPH 2024

tifamily, cerca de 26.455 unidades, equivalentes al 7% de la oferta total de arriendo en la ciudad (BDO Auditores y Consultores 2022; TOCTOC 2022).

Pese a que esta cifra representa un porcentaje bajo frente a la totalidad de oferta de arriendo, su proyección a futuro es elevada dada la captación continua de flujos de capital que permite la renta. Más, bajo este modelo de grandes desarrollos residenciales de alquiler pertenecientes a un solo propietario, quien influye en la tipología de los apartamentos, presiona al alza de los precios e implementa modelos de gestión centralizados en miras a aumentar la rentabilidad (Brill y Durrant 2021; Carvalho et al 2023; Maffioletti y Fuentes 2024).

Al respecto Maffioletti y Fuentes (2024) identifican, para el caso concreto del Gran Santiago, 4 grupos de actores: Propietarios; Desarrolladores; Operadoras; Actores Públicos. De acuerdo con ellos, más de la mitad de las unidades del mercado de alquiler (53,4%), son propiedad de alguna entidad financiera, llámese Administradoras Generales de Fondos (AGF) o compañías de seguros de vida (CSV), las cuales participan en el mercado mediante fondos de inversión. En especial desde la expedición de la Ley Única de Fondos (LUF) en el año 2014.

Las AGF tienen un modelo de estructura societaria, que consiste en constituir una empresa filial para poder invertir en los inmuebles que buscan comprar o realizar, ya que los fondos de inversión no pueden legalmente invertir en ac-

tivos inmobiliarios. De esa forma, el fondo invierte en las acciones de una sociedad anónima que es propietaria del inmueble pero que generalmente no es operativa, y de esta forma recibe las utilidades del arriendo mediante dividendos de estas filiales (Entrevista 8 2022 realizada por Maffioletti y Fuentes 2024).

Respecto a los desarrolladores y las operadoras del inmueble. El nexo entre ambos demuestra el alto nivel de concentración existente en este mercado. Aquí las desarrolladoras con mayor número de unidades cuentan a su vez con filiales encargadas del mantenimiento del edificio. En el Gran Santiago, se estima que más de la mitad de las unidades son manejadas por tan solo 3 actores corporativos (Maffioletti y Fuentes 2024).

Estas unidades residenciales responden a un nivel de rentabilidad específico, adoptando características que promueven la segregación y precarización residencial a una nueva escala y que exigen, para su comprensión, una definición más amplia. La Comuna Estación Central, marcada por un desarrollo inmobiliario notable del modelo Multifamily, provee un ejemplo concreto. El conjunto Mirador Souper con 30 pisos de altura, 1036 departamentos, 37 en promedio por piso, un ascensor cada 259 departamentos, 1 estacionamiento cada 6 departamentos y una dimensión promedio de 30m² (Rojas Symmes 2017).

Este tipo de modelo se concentra en zonas centrales con buena accesibilidad. Por lo general, con una proximidad significativa a estaciones de metro. En este caso, cerca del 90% de las unidades se encuentran en la zona central y peri central, lo cual resulta controversial, pues si bien se permite el acceso a zonas más centrales y con mejor conectividad dentro de la ciudad, en términos habitacionales las nuevas condiciones de vida son evidentemente precarias.

Al respecto, Paula (periodista chilena) describe su experiencia viviendo en este edificio, en un

Foto 1.1 Conjunto Mirador Souper- Estación Central



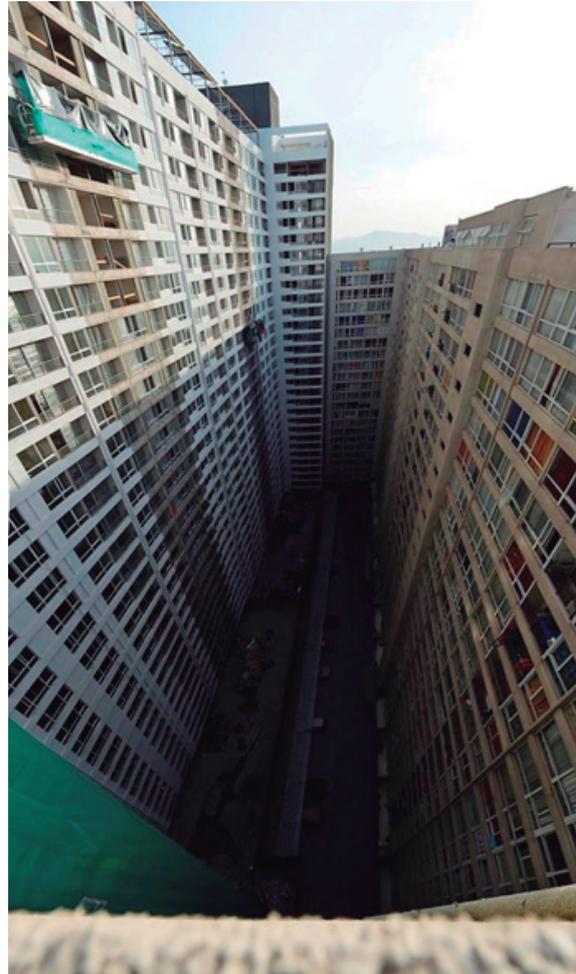
Fuente: Rojas Symmes 2017

apartamento de 30m² que no recibe luz solar a ninguna hora del día y cuya vista no es otra que una enorme edificación a tan solo pocos metros enfrente.

Además de lo pequeño, sobrecoge el paisaje que abarca la vista desde mi ventana: a exactos 18 metros de distancia, se está construyendo un

edificio que tendrá 1200 apartamentos (...) Ocupan toda mi vista desde abajo hasta el cielo. Tengo que abrir la ventana y estirar el cuello hacia

Foto 1.2 Conjunto Mirador Souper- Estación Central



Fuente: Rojas Symmes 2017

afuera, para ver una rendija de cielo del ancho de un cigarrillo (...) Enfrente, casi leo lo que dice el computador de mi vecino (Citado por Farias 2017).

El presidente de la Agrupación de Defensa Barrios de Estación Central, Alejandro Verdugo añade:

Pérdida total de la privacidad, la proyección de sombra de los edificios genera casas frías en invierno, con el consiguiente aumento del gasto en calefacción, lo mismo ocurre por la falta de luz día, también vimos afectadas las señales de televisión abierta y las de celular porque los edificios por su altura interrumpen la señal. Estos guetos cambiaron totalmente la calidad de vida de un gran sector de la comuna (Citado por Trejo 2019).

De la misma forma, la relación con el entorno urbano y el déficit de equipamientos en el sector también resultan precarios.

El barrio comercial más cercano apenas ofrece unas shoperias y una fuente de soda. Mas allá no hay otro centro comercial sino hasta 6km de distancia. No hay parques, ni plazas (...) salvo una jardinera, de 2 por 10 metros, para los 1600 habi-

tantes, donde se puede fumar (...) El pan se agota apenas llega al almacén Simona; El colegio de calle sagitario se llenó; el Jardín de calle Géminis no da abasto; La bomba de bencina siempre tiene cola; el supermercado de Las Rejas siempre está lleno (Paula citada por Farias 2017).

Patricio Herman, presidente de la Fundación Defendamos la Ciudad agrega:

Es un disparate técnico y social que desborda toda la infraestructura existente en la zona. Estamos hablando de torres de 30 a 40 pisos, bordeando los 100 metros de alto, sin consideración alguna a su entorno existente, donde predominan casas de uno o dos pisos. Se trata de edificios sin antejardín, de edificación continua, que caen directo a veredas de un metro y situados en calles de 15 metros de ancho (Citado por Trejo 2019).

Esto sin contar los problemas de convivencia tanto a nivel interno, pues como señala Lidia Santos, residente de la torre, "No hay tranquilidad, mucho ruido, falta de privacidad, discusiones que se escuchan y fiestas todos los fines de semana. No era lo que imaginaba" (Citada por Trejo 2019). A nivel externo se han presentado



Fuente: Rojas Symmes 2017

denuncias por parte de vecinos quienes señalan que desde estos edificios se tiran botellas, pañales, basura y una infinidad de cosas que generan agresiones a los habitantes de las casas vecinas.

Estas condiciones redefinen el concepto de precariedad. Considerando no solo las condiciones habitacionales sino también el entorno urbano de la vivienda. La precariedad habitacional debe ser pensada como:

Un proceso- entendiendo que nunca es un proyecto terminado-, bajo un contexto de producción residencial que tiene como resultados nuevos "bordes o márgenes", conceptos que invocan estados de marginalidad, desequilibrio, abandono y descuido, haciendo eco de los significados que están a la base de la definición de precariedad (Rojas Symmes 2020, 18).

En esta línea, se entiende que la precariedad habitacional se manifiesta de diferentes formas y opera mediante diversos patrones que varían dependiendo del contexto específico. Ya no se asocia únicamente a las carencias directas de las viviendas, aunque tampoco las exime. Lo interesante aquí es que este nuevo patrón de precarización se manifiesta en urbanizaciones que a pri-

mera vista parecieran no tener ninguna carencia para ser considerados como precarias.

Por otra parte, debe tenerse en cuenta que en estas nuevas urbanizaciones se concentran diferentes "tipos" de arrendatarios, que pasan desapercibidos tanto en el contexto urbano como en la academia (Gilbert 1993). Al respecto Link, Marín y Valenzuela (2019), identifican una tipología de arrendatarios que responde a diferentes características demográficas, sociales, etarias y culturales. Reconociendo como estos fenómenos se extienden hacia una clase media emergente que bien podría remitir al concepto de los "nuevos pobres" o la "nueva pobreza urbana" (Kessler y Di Virgilio 2008). Como recalca Paula "para postular a un arriendo se deben acreditar ingresos de un millón mensual, es decir, claramente no son pobres los residentes del edificio" (Farias 2017). Hecho que pone de manifiesto, no solo la segmentación del mercado de alquiler, sino la reproducción de la segregación y las desigualdades existentes.

Este grupo de arrendatarios representa uno de los sectores más invisibles y faltos de poder, en tanto pueden ser fácilmente desplazados (Davis 2007). Es una población que cada vez encuentra su capacidad de agencia más reducida y limitada, pues su participación en el comité de copropietarios es cooptada por los propietarios- inversores de los inmuebles que ven en este ejercicio una forma de "cuidar la inversión". De modo que la capacidad, como ciudadanos, de participar en las decisiones del espacio residencial habitado, se articula sobre la base del poder adquisitivo. "Esto implica que la acción del mercado se ha ampliado al ganar terreno en ámbitos de decisión que históricamente han sido arena de residentes. Con esto se otorga poder para intervenir en procesos y prácticas que influyen en la vida íntima de los residentes, modelando así las bases de una nueva forma de habitar" (Rojas Symmes 2022).

En ese sentido, surge la necesidad de entender la segregación como el "proceso mediante el cual los grupos de mayor poder, restringen, condicionan o limitan las oportunidades al suelo urbano a los grupos de menor poder (Rodríguez 2014). Se propone que, mediante estas dos definiciones más amplias, los nuevos patrones de segregación y precarización, sean analizados bajo el paraguas de la vulnerabilidad residencial entendida como el estado intermedio entre la integración, por lo menos funcional a la ciudad, y un estado de desplazamiento y precariedad latente relacionado con el tipo de tenencia de la vivienda (Marín-Toro 2017).

Conclusiones

Tras un análisis estructurado de fuentes secundarias, en especial de bibliografía académica relacionado con la financiarización de la vivienda, y documentos oficiales públicos y privados sobre el negocio del mercado de alquiler en Santiago

de Chile, son varios los puntos de cierre así como de análisis que quedan abiertos sobre esta cuestión.

Primero, se concluye que la vivienda en alquiler representa, hoy, la frontera de la financiarización de la ciudad proyectándose como uno de los principales activos financieros tras la crisis del 2008. Bajo el modelo Multifamily o BtR, la localización, diseño y características de estas viviendas quedan vinculadas a la obtención de la máxima rentabilidad. Esto se evidencia en el hecho de que, primero, se requieren mínimo la construcción de más de 200 unidades para que la inversión sea rentable. Segundo, la tipología de la vivienda es influenciada por las entidades financieras y actores corporativos (AGFs). Tercero, estas entidades presionan al alza del precio de alquiler, segmentando y restringiendo el acceso por parte de otros sectores a este mercado.

Estas condiciones que redundan en espacios residenciales insuficientes y hacinados, sumados a la reducida capacidad de toma de decisiones por parte de los inquilinos terminan reproduciendo y ampliando las desigualdades históricas socio-espaciales en la ciudad, bajo un nuevo patrón que exige, para su análisis, la redefinición o ampliación de los conceptos de segregación y precarización residencial.

Se propone entender la segregación como el proceso mediante el cual ciertos grupos restringen, condicionan o limitan las oportunidades de acceso a suelo urbano por parte de otros grupos (Rodríguez 2014). Y la precarización como el proceso que tiene como resultados nuevos "bordes o márgenes" que involucran estados de marginalidad, desequilibrio, abandono y descuido (Rojas Symmes 2017). Agrupando ambos fenómenos bajo el concepto de Vulnerabilidad residencial, propuesto por Rojas (2017), pero de manera ampliada, entendida como el estado intermedio entre la integración, por lo menos funcional a la ciudad y un estado de desplazamiento y marginalidad latente relacionado con el tipo de tenencia.

Esto es observable en las viviendas de alquiler de la comuna Estación Central. Donde, si bien existe una integración en términos de ubicación central y accesibilidad al transporte, el estado de precariedad de las viviendas (no referido a la infraestructura de servicios como tal, sino a su relación con el entorno urbano), así como la constante reducción y limitación en la capacidad de agencia de los inquilinos, dan cuenta del estado de desplazamiento y marginalidad latente que existe.

Debe reconocerse que las experiencias de segregación y precarización residencial están íntimamente ligadas al contexto socioespacial de cada territorio, razón por la cual se pueden manifestar de diferentes formas, sin ser excluyentes. Al final, el principio de desigualdad imperante es el mismo: a gran escala se destaca la mezcla social mientras que a nivel micro se refuerza la des-

igualdad.

Con todo esto, se concluye que a partir de la crisis del 2008 y la reestructuración del mercado inmobiliario y el sector financiero, han operado una serie de transformaciones centradas en la vivienda en alquiler. Estas dan cuenta de una nueva (re)configuración urbana a partir del desarrollo de grandes proyectos residenciales en zonas centrales y pericentrales de la ciudad que se encuentran bien servidas en términos de servicios básicos y de transporte, pero que dan cuenta de nuevos patrones de segregación y precarización residencial que exigen, tanto una definición más amplia de estos fenómenos, como un cuestionamiento sobre el modelo de ciudad latinoamericano propuesto a comienzos de este siglo.

En términos generales, se espera que la presente investigación, más que ofrecer respuestas, abra el debate respecto a esta cuestión. La idea es poner el énfasis en torno a los nuevos desarrollos inmobiliarios de alquiler, que empiezan a tomar impulso e incluso a ser promovidos desde un ámbito institucional, fomentando nuevas formas de segregación y precarización residencial que pueden pasar desapercibidas.

Quedan aún abiertas las preguntas respecto a si es posible regular el modelo Multifamily bajo una lógica que no opere solo en términos de rentabilidad y que ofrezca condiciones habitacionales dignas. Igualmente, resulta de interés observar más a fondo la cuestión de la gobernanza dentro de estos complejos residenciales y su administración centralizada, analizando como ésta afecta la forma de habitar de las personas. También, se debe debatir si el modelo de ciudad efectivamente está cambiando y si es así, estudiar cómo se está configurando bajo estas nuevas transformaciones urbanas. Al ser un mercado relativamente nuevo, los desafíos son aún mayores, por lo tanto la necesidad de investigarlos, analizarlos y debatirlos resulta apremiante.

Referencias bibliográficas

- Aalbers, Manuel. 2017. The variegated financialization of housing. *International Journal of Urban and Regional Research* 41 (4): 542- 554.
- Abramo, Pedro. 2012. "la ciudad Com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas". *Revista EURE* 38 (114): 35-69
- Arboleda, Martin. 2015. Spaces of extraction, metropolitan explosions: planetary Urbanization and the commodity Boom in Latin America. *International Journal of Urban and Regional Research* 40(1): 96-112
- Blanco, Andres, Vicente Fretex, Cynthia Boruchowicz. 2012. Un espacio para el desarrollo. Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- Blanco, Andres, Vicente Fretex, Cynthia Boruchowicz. 2014. Busco Casa en Arriendo: Promover el alquiler tiene sentido. Banco Inter-

- americano de Desarrollo (BID).
- BDO Auditores & Consultores Ltda. 2022. Reporte Multifamily 26. <https://www.bdo.cl/es-cl/publicaciones/featured-insights/report-multifamily-n%C2%B026>
- BID (Banco Interamericano de Desarrollo). 2012. "Estudio del BID: América Latina y el Caribe encaran creciente déficit de vivienda". Publicado el 14 de mayo 2012. BID. <https://www.iadb.org/es/noticias/estudio-del-bid-america-latina-y-el-caribe-encaran-creciente-deficit-de-vivienda>.
- BID (Banco Interamericano de Desarrollo). 2024. "Grupo BID propone seis reformas estructurales para abordar el déficit habitación en la región". Publicado el 25 de julio de 2024.
- Beswick, Joe, Georgia Alexandri, Michael Byrne, Desiree Fields, Stuart Hodgkinson, Michael Janoschka. 2016. Speculating on London's housing future. *City* 20(2): 321-341
- Brill, Frances, Daniel Durrant. 2021. The emergence of build to rent model: the role of narratives and discourses. *Environment and Planning A: Economy and Space* 53(5): 1140-1157.
- CAF (Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe). 2022. "Hacia un mejor acceso a la vivienda en América Latina y el Caribe". Publicado el 17 de marzo de 2022. CAF. <https://www.caf.com/es/conocimiento/visiones/2022/03/hacia-un-mejor-acceso-a-la-vivienda-en-america-latina-y-el-caribe/>
- CAF (Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe). 2024. "Alquiler social: una solución para la crisis de vivienda en América latina y el caribe" Publicado el 30 de julio de 2024. CAF. <https://www.caf.com/es/conocimiento/visiones/2024/07/alquiler-social-una-solucion-para-la-tesis-de-vivienda-en-america-latina-y-el-caribe/>
- Carvalho, Rafaella, Tingting Liu, Fan Zhang, Rongrong Yu, Erwin Oh. 2023. Key themes of build to rent: developing a conceptual framework for achieving successful developments through a systematic literature review.
- Davis, Mike. 2007. *Planeta de Ciudades miseria*. Akal.
- Delgadillo, Víctor. 2018. Financiarización global de la vivienda: lucro y desplazamientos sociales. *Economía, sociedad y territorio* 18 (57): 621-627.
- Delgadillo, Víctor. 2021. Financiarización de la vivienda y de la (re)producción del espacio urbano. *Revista INVI* 36 (103): 1-18.
- De Mattos, Carlos. 2002. Santiago de Chile de cara a la globalización: ¿otra ciudad?. *Revista de Sociología e política* (19): 31-54 .
- Diario Financiero. 2022. Construir edificios para arrendar: negocio cerrara con cifras récord en 2022 y se prevé que más que se duplicara en cinco años. <https://www.df.cl/empresas/construccion/construir-edificios-para-arrendar-negocio-cerrara-con-cifras-record-en>
- Dutta, Sahil, Frances Thomson. 2018. *Financiarización: Guía Básica*. Madrid: FUHEM eco social.
- El Ladrillo. 1992. *Bases de la política económica del gobierno militar chileno*. Santiago: Centro de Estudios Públicos.
- Farias, Roberto. 2017. "Una semana viviendo en el gueto vertical". *La Tercera*, 29 de mayo. <https://www.latercera.com/paula/una-semana-viviendo-gueto-vertical/>
- Fields, Desiree. 2017. "Constructing a New Asset Class: Property- Led Financial Accumulation after the Crisis". *Economic Geography* 94 (2): 118- 140.
- Gilbert, Alan. 1993. *In search of a home: Rental and shared housing in Latin America*. University of Arizona Press.
- Harvey, David. 2008. *Espacios de capital: hacia una geografía crítica*. Akal.
- Hidalgo, Rodrigo. 2004. De los pequeños condominios a la ciudad vallada: las urbanizaciones cerradas y la nueva geografía social en Santiago de Chile (1990-2000). *Revista EURE* 30 (91): 29-52.
- INE (Instituto Nacional de Estadísticas). 2018. *Estimaciones y proyecciones de la población de Chile 1992- 2050. Total País. Metodología y principales resultados*. Diciembre 2018.
- Janoschka, Michael. 2002. "El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización". *Revista EURE* 28 (85): 11-20.
- Kessler, Gabriel, María Mercedes Di Virgilio. 2008. "La nueva pobreza urbana: dinámica global, regional y argentina en las últimas dos décadas". *Revista de la CEPAL* 95: 31-50.
- Lefebvre, Henri. 1970. *La revolución urbana*. Traducido por Emilio Martínez. Madrid: Alianza Editorial.
- Link, Felipe, Adriana Marín Toro, Felipe Valenzuela. 2019. "Geografías del arriendo en Santiago de Chile. De la vulnerabilidad residencial a la seguridad de tenencia". *Economía, Sociedad y Territorio* 19 (61): 507- 542.
- Maffioletti, Damián, Luis Fuentes. 2024. "Agentes de la financiarización del arriendo en el Gran Santiago. ¿Quiénes y como se produce la vivienda de renta residencial? *Revista de Geografía Norte Grande* 90: 1-27.
- Martinez, Jorge. 1997. "Urbanización, crecimiento urbano y dinámica de la población de las principales ciudades de Chile entre 1952 y 1992". *Revista de Geografía Norte Grande* 24: 23-30.
- Mattos, Carlos de. 2002. *Santiago de Chile de*

- cara a la globalización: ¿Otra Ciudad?. *Revista de sociología e política* 19.
- Massaro, Maurizio, Jhon Dumay, James Guthrie. 2016. "On the shoulder of giants: undertaking a structured literature review in accounting". *Accounting auditing & Accountability Journal*.
- Marín- Toro, Adriana. 2015. Paradoja de la vivienda en arriendo: arraigo y vulnerabilidad residencial en el barrio puerto de Valparaíso. Tesis de magister, Pontificia Universidad católica de Chile.
- Marín Toro, Adriana. 2017. Paradoja de la vivienda en arriendo: arraigo y vulnerabilidad residencial en el barrio Puerto de Valparaíso, Chile.
- MINVU. 1981. Conceptos básicos para la formulación de la Política Nacional de Desarrollo Urbano. *Revista EURE* 8 (22): 9- 28
- MINVU. 2013. Mapa Social de Campamentos. Santiago de Chile. Disponible en línea: [http://www.minvu.cl/opensite_20110523144022.aspx]
- MIDESO. 2006-2022. "Encuestas de Caracterización Socioeconómica Nacional." <http://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/encuesta-casen>.
- Parias Duran, Adriana. 2021. "La política de vivienda dirigida al mercado en Colombia y configuración urbana: 1990- 2017. El caso de Bogotá". En *Políticas Urbanas y Dinámicas Socioespaciales. Vivienda, Renovación Urbana y Patrimonio*.
- Pinto, Jose Marcos. 2002. Urbanización, redistribución espacial de la población y transformaciones socioeconómicas en América latina. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- PNUD-MIDEPLAN. 1999. Índice de Desarrollo humano en Chile 1990-1998. Santiago: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo-Ministerio de Planificación y Cooperación.
- PNUD-MIDEPLAN. 2000. Desarrollo humano en las comunas de Chile. Santiago: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo-Ministerio de Planificación y Cooperación.
- Ramond, Quentin. 2021. Vivienda en arriendo y segregación residencial en Santiago de Chile.
- Rodríguez, Gonzalo. 2014. Que es y que no es segregación residencial. Contribuciones para un debate pendiente. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. Cuadernos críticos de Geografía Humana* 19 (1079): 742-798.
- Rojas Symmes, Loreto. 2019. La precariedad habitacional en el contexto del neoliberalismo urbano chileno: reflexiones en torno al proceso de verticalización de la comuna de Estación Central. *Revista del área en Estudios Urbanos* 12: 96- 113.
- Rojas Symmes, Loreto. 2020. Ciudad vertical: la nueva forma de la precariedad habitacional. Comuna de Estación Central (2008-2018).
- Rojas Symmes, Loreto. 2022. El negocio de habitar: gobernanza interna de las torres de Estación Central, Santiago de Chile. *Revista INVI* 37 (105): 45- 70.
- Rolnik, Raquel. 2017. La guerra de los lugares: la colonización de la tierra y la vivienda en la era de las finanzas. Santiago de Chile: LOM Ediciones.
- Rolnik, Raquel, Isadora de Andrade Guerreiro, Adriana Marin-Toro. 2021. "El arriendo- formal e informal- como nueva frontera de la financiarización de la vivienda en América Latina". *Revista INVI* 36 (103): 19-53.
- Sabatini Francisco, Mora, Casgrain, Polanco, Brain. 2014. Mercados de arriendo de vivienda para hogares populares: Factibilidad de una política de fomento en ciudades chilenas. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Trejo, Carolina. 2019. "Guetos verticales: la otra cara del neoliberalismo salvaje en Chile". *SPUTNIK*, 22 de diciembre. <https://noticiaslatam.lat/20191222/guetos-verticales-la-otra-cara-del-neoliberalismo-salvaje-en-chile-1089715424.html>
- TOCTOC. 2022. Evolucion del mercado de rentas del 3er trimestre 2022. <https://blog.toctoc.com/evolucion-del-mercado-de-rentas-tercer-trimestre-2022/>
- UHPH (Urban Housing Practitioners Hub). 2021. Políticas de alquiler para vivienda social. UHPH. Acceso el 9 de noviembre de 2024.
- UHPH (Urban Housing Practitioners Hub). 2024. Conferencia "Estrategias de inversión y desarrollo en arrendamiento social: desafíos y soluciones". UHPH. 15 de agosto 2024. Barranquilla, Colombia.

El impacto de la gentrificación en la transformación del territorio

18

Caso: centro de la parroquia de Cumbayá en Quito Ecuador

Nidia Cristina Romero Logroño ³¹
n5200fl@flacso.edu.ec

RESUMEN

Este estudio analiza el impacto de la gentrificación en la transformación territorial de Cumbayá, una de las parroquias de Quito. La gentrificación, caracterizada por la revalorización del suelo y la llegada de residentes con mayor poder adquisitivo, genera cambios significativos a nivel social, económico y cultural, incluyendo el desplazamiento de los habitantes originales y la reconfiguración del paisaje urbano. El estudio se centra en cómo estos cambios han afectado el uso del suelo, la arquitectura y las dinámicas sociales de la zona. A medida que Cumbayá pasó de ser un asentamiento rural a una zona urbanizada, la mejora de infraestructuras, como vías y proyectos residenciales, atrajo a residentes de mayores ingresos. Este proceso ha provocado el desplazamiento de las comunidades de menores recursos y la homogeneización social del área. Los comercios tradicionales y los espacios comunitarios han sido reemplazados por desarrollos de lujo, alterando la identidad cultural de la zona. El estudio resalta el papel de la gentrificación en la reconfiguración de las identidades urbanas, la creación de desigualdades y la disminución del sentido de pertenencia entre los habitantes originales, transformando a Cumbayá en una zona gentrificada y estratificada socioeconómicamente.

Palabras clave: gentrificación, periurbano, transformación, Cumbayá.

ABSTRACT

This study analyzes the impact of gentrification in the territorial transformation of Cumbayá, one of the parishes of Quito. Gentrification, characterized by the revaluation of land and the arrival of residents with greater purchasing power, generates significant changes at a social, economic and cultural level, including the displacement of the original inhabitants and the reconfiguration of the urban landscape. The study focuses on how these changes have affected land use, architecture and social dynamics in the area. As Cumbayá transformed from a rural settlement to an urbanized area, the improvement of infrastructure, such as roads and residential projects, attracted higher-income residents. This process has caused the displacement of lower-income communities and the social homogenization of the area. Traditional businesses and community spaces have been replaced by luxury developments, altering the cultural identity of the area. The study highlights the role of gentrification in the reconfiguration of urban identities, the creation of inequalities and a decreased sense of belonging among the original inhabitants, transforming Cumbayá into a gentrified and socioeconomically stratified area.

Keywords: gentrification, peri-urban, transformation, Cumbayá.

31 Arquitecta, estudiante de la Maestría de Estudios Urbanos de FLACSO Ecuador 2024-2026

Introducción

La gentrificación es un fenómeno urbano que implica la transformación de barrios populares debido al proceso de revalorización del suelo y la llegada de nuevos residentes con mayor poder adquisitivo. Este proceso genera una serie de cambios socioeconómicos, culturales y espaciales que afectan tanto a los habitantes originales como a los nuevos, provocando desplazamientos y alterando el tejido urbano y social de las comunidades. En el caso de la parroquia de Cumbayá, ubicada en el cantón de Quito, la gentrificación ha sido un fenómeno creciente en los últimos años, impulsado por su cercanía al hipercentro y el desarrollo de infraestructuras que atraen a clases medias y altas.

Este estudio busca analizar el impacto de la gentrificación en la transformación del territorio de Cumbayá, explorando cómo ha afectado al uso del suelo, el cambio en su arquitectura y morfología, las dinámicas sociales y las formas de vida de los habitantes del centro de la parroquia. Al comprender estos efectos, se busca contribuir a la discusión sobre la sostenibilidad del desarrollo urbano y las políticas públicas necesarias para mitigar los impactos negativos de la gentrificación en este contexto específico.

Desplazamiento de la población original

El fenómeno de la gentrificación ha sido ampliamente estudiado desde diversas perspectivas teóricas, principalmente a partir del trabajo de Ruth Glass quien lo describe como el fenómeno de transformación física que experimentan los barrios en su estructura social y económica con la llegada de nuevos residentes de mayor poder adquisitivo, lo que contribuye al desplazamiento de los habitantes originales (Glass, 1964). Este proceso ha adquirido relevancia en el contexto global, especialmente en la segunda mitad del siglo XX, cuando se vincula con fenómenos como la globalización, el neoliberalismo, la exclusión social y la polarización (Sequera, 2015), de aquí se explica la gentrificación como un fenómeno urbano que aporta una mayor capacidad analítica que las teorías tradicionales de la estructura social o de la localización residencial en la transformación urbana (Hamnett 1999).

Desde la perspectiva marxista, David Harvey (2005), se identifica la gentrificación como un medio para la acumulación de capital y renovación urbana a través de la especulación inmobiliaria, favoreciendo el desplazamiento de las clases bajas y la homogeneización social, lo que impacta directamente en las tradiciones y la cultura local. Así, la gentrificación no solo afecta la estructura económica y social de los barrios, sino también el sentido de identidad cultural de sus comunidades al alterar las dinámicas tradicionales con un cambio evidente en la vida cotidiana, la oferta comercial y los servicios locales (Zukin, 1995).

Martin Phillips en su investigación sobre la reubicación del desplazamiento, refiere su estudio al concepto de Marcuse, quien entiende el desplazamiento como la consecuencia del abandono de la ciudad para asentarse en las periferias, esto sucede posterior a un proceso de cambio en las dinámicas de la economía que crearon polarización en los mercados de vivienda al reducir simultáneamente la capacidad de los residentes de clase trabajadora para pagar alquileres y aumentar el número de residentes de altos ingresos que buscan propiedades dentro de ubicaciones urbanas cercanas (Marcuse 1985).

El desplazamiento es uno de los efectos más significativos del proceso de gentrificación, se refiere a la expulsión o reubicación de los residentes originales de un territorio cuando los nuevos residentes, generalmente más adinerados, comienzan a definir las normas y valores del espacio urbano, desplazando las prácticas, las costumbres y las formas de vida de los habitantes tradicionales.

En el contexto de América Latina, según Matorros, la gentrificación se manifiesta con una tendencia a la homogeneidad social de los barrios ricos y de clase media, producto de la preferencia de sus habitantes por vivir alejados de las zonas congestionadas y contaminadas de la ciudad, desplazándose hacia las zonas periurbanas y semi rural (Phillips, 2020). Este fenómeno crea una segmentación territorial mediante la aparición de "islas urbanas", que fragmentan el tejido social debido a su dispersión y crecimiento, lo que genera vacíos no urbanizados. La estructura social de estas zonas periurbanas concentra actividades culturales, productivas, políticas y económicas entre grupos homogéneos, acentuando la diferencia entre territorios donde las personas protegen sus bienes en función de su estatus social. Estos "microterritorios" contribuyen a la fragmentación de la ciudad, generando exclusión y desigualdad entre los límites urbanos y rurales (Altamirano, 2021).

Según Héctor Ávila Sánchez, el crecimiento de las ciudades ha llegado a las áreas rurales que históricamente fueron habitadas por comunidades campesinas con sus propias costumbres y procesos. Este fenómeno ha provocado el desplazamiento de las comunidades originarias hacia otras zonas dentro del territorio, las cuales no siempre se ajustan a las dinámicas y modos de vida a las que estaban acostumbradas (Naranjo, 2012).

La gentrificación en Quito, como en muchas otras ciudades, se presenta como un proceso complejo que involucra cambios en el uso del suelo, desplazamiento de las comunidades originales y la homogeneización de la diversidad social; en la última década se ha presentado una desterritorialización de las comunidades periurbanas del Distrito Metropolitano de Quito con una tendencia de crecimiento dispersa y expansiva hacia las periferias del norte, sur y los valles, incorporando actividades económicas que

se dirigen hacia la zona del nuevo Aeropuerto de Quito que han dado paso a nuevas centralidades y ha incrementado la sub urbanización (Serrano 2016).

La gentrificación no se limita a los centros urbanos, también ha sido observada en el ámbito rural, como en el caso de Cumbayá, donde la transformación de la zona rural en un área predominantemente de clase media y alta, genera tensiones culturales entre las comunidades originales y los nuevos habitantes. Al respecto, los estudios contemplan que la gentrificación rural no necesariamente implica desplazamiento de personas de las zonas originarias, Guimond y Simard sostienen que: “La llegada de gentrificadores a las zonas rurales, si bien a menudo indica un aumento de los precios de la tierra y la vivienda, no conduce sistemáticamente al desplazamiento, ya que algunos residentes de largo plazo se benefician de su llegada” (Phillips, 2020).

En el caso específico de Cumbayá, el proceso de gentrificación está vinculado a una transformación socioeconómica y cultural significativa, reflejada en el desplazamiento de las comunidades de menores ingresos y en el incremento de la desigualdad social (Naranjo, 2012). La parroquia de Cumbayá, anteriormente un asentamiento agrícola de los pueblos indígenas, ha experimentado una urbanización acelerada que no solo altera el paisaje físico, sino también las relaciones culturales y sociales de la comunidad.

Este fenómeno de expansión urbana, que responde a las lógicas del capital inmobiliario y las políticas neoliberales de planificación urbana (Durán, 2016), contribuye a un cambio en la identidad cultural local, al reducir la presencia de los comercios tradicionales y alterar las dinámicas sociales de la zona. Durán en su estudio Crecimiento, segregación y mecanismos de desplazamiento en el periurbano de Quito, sostiene:

En el caso de Quito, es durante las tres décadas de políticas urbanas neoliberales que el fenómeno de la segregación urbana ha alcanzado su apogeo. Durante este período, la gestión urbana sufrió importantes modificaciones: la planificación normativa y el rol intervencionista del Estado cedieron espacio a formas de acción emprendedoras y “empresarialistas” en las décadas de 1970 y 1980, llevando lo que Harvey llama “empresarialismo urbano” al centro de la política urbana (Harvey 1989). El urbanismo dominante –siempre elitista y excluyente– encontró acogida en un sistema jurídico legal desconectado de la ciudad real, que contribuyó a la producción y expansión de territorios de exclusión, sea por la falta de regulación del suelo o por la aprobación de leyes elitistas que limitaron el acceso al suelo formal y a la vivienda a los sectores insolventes (Fernández y Maldonado 2010, 11).

A medida que los precios de los alquileres y de la tierra aumentan, los residentes originales, en

su mayoría de clase media baja, han sido desplazados hacia otras zonas más asequibles, lo que altera la diversidad socioeconómica de la zona. Este proceso de desplazamiento puede generar tensiones sociales y culturales, ya que se pierde el carácter comunitario que históricamente ha definido a Cumbayá.

Según los últimos datos arrojados por el Censo de Población y Vivienda 2022, el número de habitantes en las 33 parroquias rurales de la capital pasó de 615.290 a 903.358 entre 2010 y 2022, lo que representa un aumento del 46,8%, de ellos 41.819 habitantes se asientan en la parroquia rural de Cumbayá. Esta parroquia comenzó como un asentamiento agrícola de los pueblos indígenas, luego pasó a ser una zona rural, y por su cercanía y fácil acceso al hipercentro de la ciudad ha dado paso a una urbanización caracterizada principalmente con viviendas de clase media y alta.

La presente investigación parte de la hipótesis de que la gentrificación en Cumbayá ha provocado una transformación del territorio y la identidad de la comunidad debido a los cambios económicos, sociales, y urbanos que han ocurrido en la última década, dando paso a una nueva forma de vida urbana que, aunque trae consigo desarrollo y modernización, también genera una pérdida de conexión con el territorio para las generaciones originarias.

La pregunta central de este estudio es: ¿cómo ha influido el proceso de gentrificación en la transformación del territorio del centro de la parroquia de Cumbayá, y qué efectos ha tenido sobre sus habitantes y el uso del espacio?

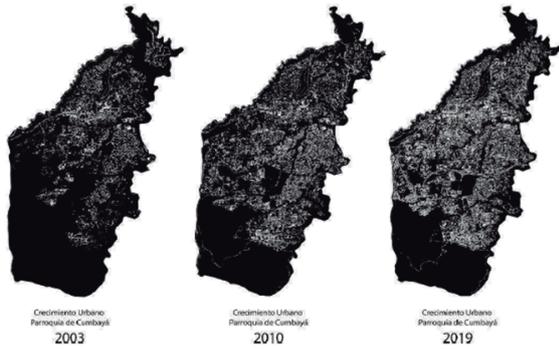
Para despejar la pregunta de investigación, se plantea el estudio de la morfología y las transformaciones que en esta se hayan producido durante los últimos años en la parroquia de Cumbayá.

Transformaciones del Territorio

Según el sociólogo Manuel Castells, las ciudades y los territorios experimentan transformaciones profundas a raíz de los flujos globales de información, capital y personas, lo que está en el centro del concepto de la “sociedad red”. Estos flujos no solo redefinen las estructuras físicas y económicas de los territorios, también influyen en las relaciones sociales, las identidades y las dinámicas de poder, el flujo de personas es una consecuencia del aumento de la movilidad humana, tanto por motivos laborales, educativos, como migratorios. Este flujo de personas contribuye a la diversificación de la población de las ciudades, alterando las dinámicas culturales, sociales y económicas, pero también generando desafíos en términos de integración, cohesión social y sostenibilidad urbana. (Castells, 1996).

En Cumbayá se evidencia un cambio en la forma en que se utilizan los espacios públicos. Los parques y plazas de la zona han sido renovados y remodelados, a menudo con la intención de atraer

Gráfico 1. Crecimiento Urbano de Cumbayá



Fuente: PDOT GAD Parroquial de Cumbayá

a una nueva clase media-alta. Si bien esto puede resultar en una mejora estética y funcional para algunos, para otros puede significar la exclusión de actividades tradicionales o populares debido a la reconfiguración de los espacios.

Según los datos de Plan de Ordenamiento Territorial del Gad Parroquial de Cumbayá del año 2019, el crecimiento urbano en la parroquia se consolidó durante los últimos 16 años (2003-2019) y ha sido notablemente influenciado por la expansión y mejora de las principales infraestructuras viales de la zona, en particular la Avenida Francisco de Orellana y el eje Ruta Viva. Este fenómeno ha dado lugar a un tipo de crecimiento urbano lineal y orientado, centrado alrededor de estas vialidades, que han facilitado la conectividad tanto con la ciudad de Quito como con otras áreas cercanas, promoviendo así una expansión progresiva de la parroquia.

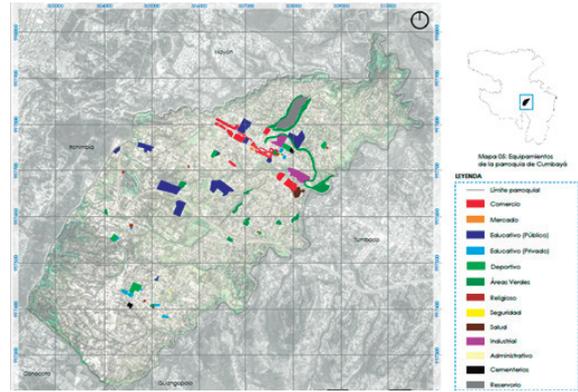
Este tipo de crecimiento, que se concentra a lo largo de las principales arterias viales, ha transformado la parroquia, especialmente en su área central, donde los terrenos cercanos a estas vías se han revalorizado significativamente. Alrededor de estos ejes se han desarrollado complejos residenciales de alto nivel, centros comerciales, oficinas y otras infraestructuras que favorecen la urbanización del área.

Cambios en la arquitectura y usos de suelos

Uno de los cambios más evidentes en el desarrollo urbano de Cumbayá durante los últimos años es la transformación de la arquitectura y el uso del suelo, que refleja un proceso de urbanización caracterizado por la llegada de nuevos proyectos inmobiliarios, especialmente aquellos orientados a sectores de mayores ingresos. Este fenómeno se manifiesta principalmente a través de la proliferación de edificios residenciales de lujo, centros comerciales y áreas recreativas.

El PDOT de Cumbayá cataloga al centro de Cumbayá y sus inmediaciones al parque central como una nueva centralidad urbana de la parroquia y recalca que en sus alrededores se encuentran con frecuencia equipamientos comerciales, de educación, salud, pero en su mayoría de tipo privado.

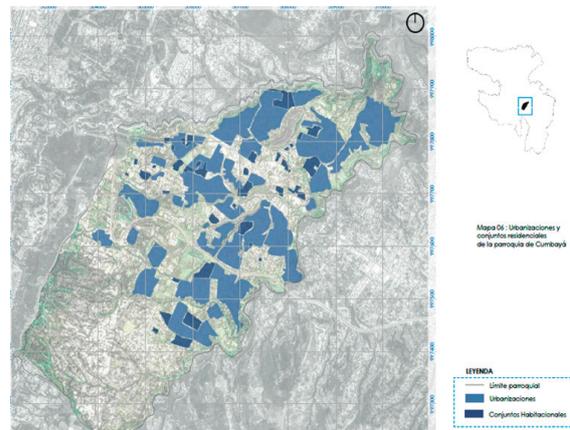
Gráfico 2. Equipamientos en Cumbayá



Fuente: PDOT GAD Parroquial de Cumbayá

La llegada de gentrificadores ha generado una transformación del espacio público. Los parques y plazas de la zona han sido renovados y remodelados, a menudo con la intención de atraer a una nueva clase media-alta. Los comercios tradicionales de Cumbayá como tiendas familiares, mercados y restaurantes locales, han comenzado a ser reemplazados por franquicias de marcas internacionales, tiendas de lujo y restaurantes exclusivos que responde a las demandas de los nuevos residentes, quienes buscan productos y servicios más alineados con su poder adquisitivo.

Gráfico 3. Urbanizaciones en Cumbayá



Fuente: PDOT GAD Parroquial de Cumbayá

La expansión de estos proyectos inmobiliarios ha generado un cambio radical en el uso del suelo de Cumbayá, donde las viviendas tradicionales, muchas de ellas de carácter familiar y de bajo costo, han sido reemplazadas por construcciones de gran altura que buscan maximizar el uso del terreno disponible. El aumento en la demanda de viviendas y servicios ha impulsado la construcción de proyectos inmobiliarios. El PDOT del 2019 considera a Cumbayá como una zona urbana residencial con viviendas unifamiliares de 2 o 3 plantas, en lotes y acceso independiente y exclusivo, de los cuales el 35,85% vive en conjuntos cerrados y el 60,38% en urbanizaciones cerradas.

Desde una perspectiva teórica, estos cambios pueden ser comprendidos a través de los enfoques de varios teóricos urbanos. David Harvey, en su análisis de la producción del espacio urba-

no, explica que el uso del suelo no es solo el resultado de una lógica natural o espontánea, sino que está condicionado por relaciones sociales, económicas y políticas. La transformación de Cumbayá refleja este proceso de mercantilización del espacio, donde el terreno se convierte en un bien de alto valor lo que lleva a la sustitución de viviendas familiares de bajo costo por desarrollos que buscan maximizar la rentabilidad.

La existencia de estas arterias viales no solo ha favorecido el desarrollo económico y comercial de Cumbayá, sino que también ha permitido la expansión urbana hacia áreas anteriormente menos accesibles. Esto ha resultado en una expansión horizontal del territorio, donde se han creado nuevos complejos residenciales, oficinas y comercios que se alinean a lo largo de estas principales vías.

En términos de movilidad, la mejora de la infraestructura vial ha reducido significativamente los tiempos de desplazamiento entre Cumbayá y Quito, lo que ha facilitado la urbanización del área. Esto también ha atraído a inversionistas inmobiliarios que han aprovechado la accesibilidad de estas arterias para construir proyectos de viviendas de lujo, centros comerciales y oficinas.

Además, esta conectividad vial ha tenido efectos en el perfil socioeconómico de la zona, ya que ha permitido que Cumbayá se convierta en un punto de atracción para clases medias y altas que buscan vivir en un entorno más tranquilo y alejado del bullicio de la ciudad, pero con fácil acceso a servicios, trabajos y comercios en el centro de Quito.

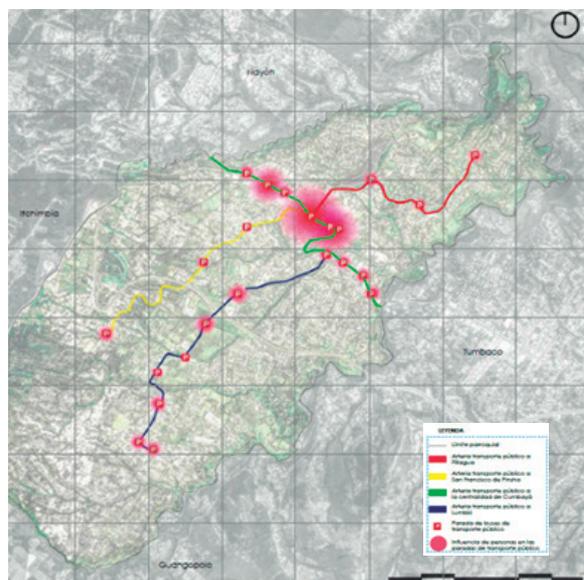
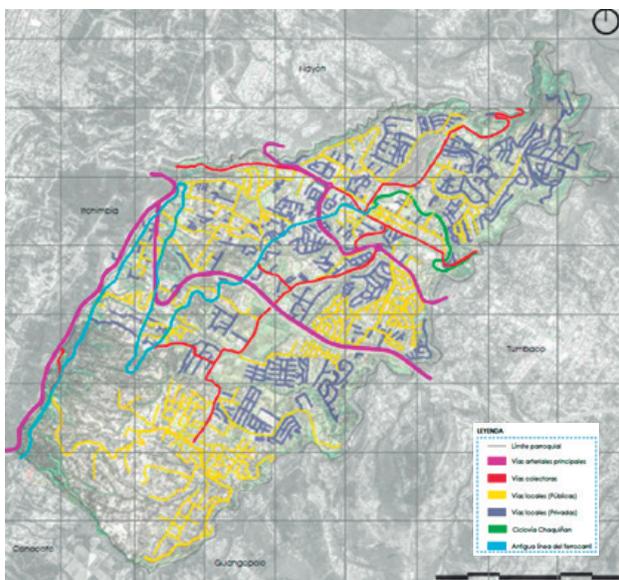
En el informativo digital, Quito informa, donde se presenta el boletín de prensa titulado “La Plaza de Cumbayá tiene Protección Urbana Patrimonial gracias al PUGS”, el Municipio de Quito socializa el cambio de uso de suelo tras la aprobación del Plan de Uso y Gestión de Suelo (PUGS), le da un carácter de nueva asignación a la Plaza

de Cumbayá y sus alrededores reduciendo y restringiendo las zonas donde se pueden localizar bares y discotecas, con parámetros de distanciamiento de establecimientos educativos, pues se percibe esta zona como una centralidad comercial que conlleva al desarrollo de actividades de ocio nocturnas transformado el uso de suelo tradicional del sector, generando intranquilidad en la población que ve estos espacios como puntos focales de crecimiento de la inseguridad. Rosario Peñaherrera, habitante del sector al respecto comentó: “Las calles del parque de Cumbayá aún conservan su origen de vías de herradura que no pueden con el flujo vehicular de ahora. El Cumbayá Horizonte de paz, ya no existe, ahora deberíamos llamarlo: Cumbayá, Las Vegas De Quito.” (Quito informa, 2024).

Este proceso de transformación también está relacionado con la noción de espacio homogéneo de Henri Lefebvre, quien sostiene que los espacios urbanos tienden a ser moldeados por las fuerzas capitalistas que buscan la homogeneización y la estandarización de las formas urbanas, de modo que se pierden las características particulares y autóctonas de los lugares (Lefebvre, 1974). En el caso de Cumbayá, la proliferación de edificios de lujo y centros comerciales puede entenderse como un ejemplo de este tipo de espacio homogéneo, donde la arquitectura local tradicional es desplazada por modelos arquitectónicos estandarizados que responden más a tendencias globales que a las características culturales e históricas del lugar.

La estética del lugar ha sido transformada, ya que las estructuras arquitectónicas tradicionales de la zona, como las viviendas unifamiliares y de bajo costo, han sido reemplazadas por modernas construcciones de gran altura, a menudo con diseños contemporáneos y materiales de lujo, que difieren enormemente de la arquitectura de las viviendas originales. Este cambio ha generado un deterioro del patrimonio arquitectónico lo-

Gráfico 4. Vías y transporte en Cumbayá

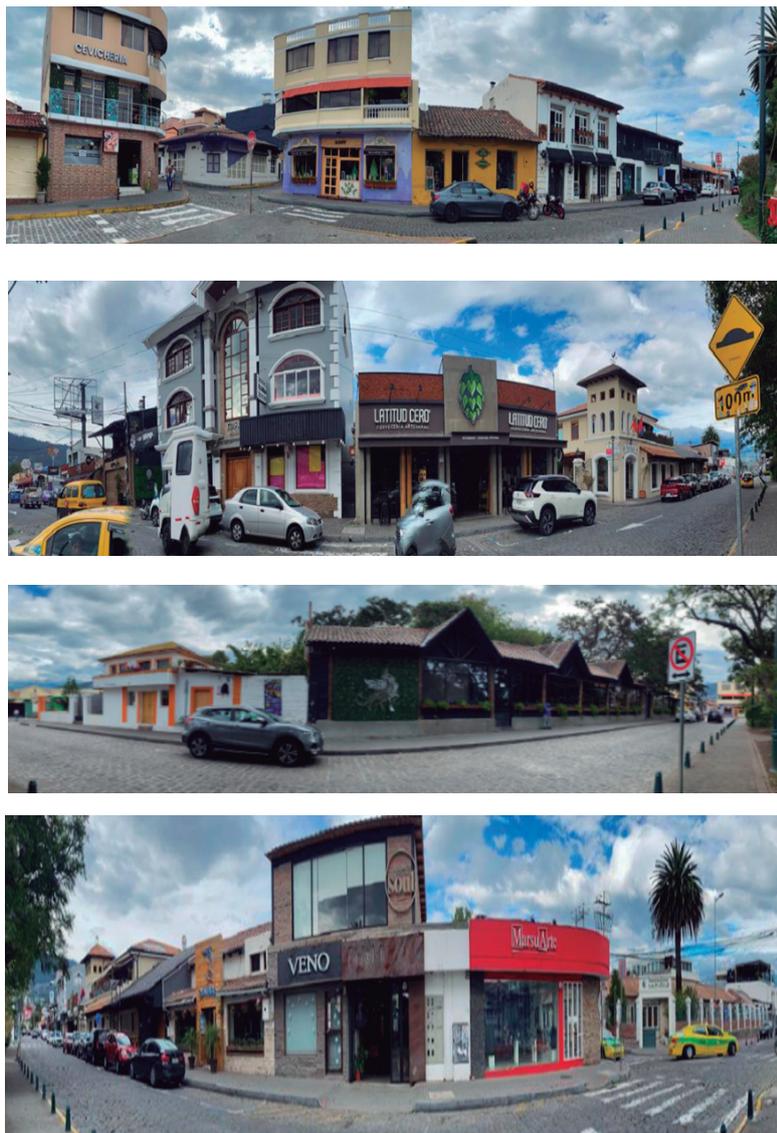


Fuente: PDOT GAD Parroquial de Cumbayá

cal, ya que muchas de las viviendas antiguas y tradicionales que reflejaban la historia y la identidad cultural de la parroquia han sido derribadas para dar paso a nuevos desarrollos.

Este fenómeno ha sido ampliamente discutido por autores como Sharon Zukin, quien señala que la transformación de los barrios a través de la gentrificación tiende a eliminar la identidad y el carácter de los lugares, sustituyéndolos por una “nueva estética” que responde más a las necesidades del mercado que a la preservación del patrimonio cultural y arquitectónico (Zukin, 1995).

Foto 1.1. Perfiles del Parque de Cumbayá, 2024



Fuente: Propia (2024).

Conclusiones

Este crecimiento implica una transformación socioeconómica y cultural, genera un desplazamiento de las comunidades de menores ingresos que no pueden afrontar los nuevos precios de la vivienda, tanto en alquiler como en compra; de esta manera los habitantes tradicionales han experimentado un cambio en la identidad cultural de los barrios y el crecimiento de la desigualdad

social. Naranjo en su estudio define Cumbayá como “El lugar donde se concentra la mayor proporción de la población y de equipamientos urbanos y “es un espacio donde se verifican tensiones entre las lógicas de expansión del capital inmobiliario y de preservación de territorios de comunidades ancestrales y poblaciones tradicionales” (Naranjo 2012).

Al caminar por Cumbayá se percibe una nueva rutina de comercio, distinta a la de años anteriores. Se puede concluir que el desplazamiento social también puede generar una fractura cultural y dispersión de la comunidad, perdiendo los vínculos de solidaridad y las tradiciones que históricamente definieron a Cumbayá como un espacio rural con identidad propia.

La privatización de áreas verdes de recreación dentro de las urbanizaciones, un fenómeno cada vez más común en contextos urbanos en crecimiento como el de Cumbayá, representa un cambio significativo en la estructura social y urbana de los lugares. Esta tendencia tiene profundas implicaciones en la forma en que las personas interactúan entre sí y con su entorno, además de afectar la relación simbólica y física entre el campo y la ciudad.

Por lo tanto, el desplazamiento, en su múltiple dimensión, no solo altera la estructura social y económica de los barrios gentrificados, sino que también actúa como un catalizador de la pérdida de identidad cultural. Este fenómeno es clave para comprender el impacto de la gentrificación de Cumbayá, ya que su transformación en una zona urbanizada y de clase media-alta ha generado tensiones culturales y sociales, modificando profundamente las relaciones identitarias de sus habitantes tradicionales, así como una transformación morfológica palpable en el centro de la parroquia, catalogando al parque de Cumbayá como una nueva centralidad urbana hacia un polo urbano de servicios y actividades económicas concentradas, en particular aquellas relacionadas con el comercio, la educación y la salud, en su mayoría de tipo privado.

Referencias bibliográficas

- Castells, Manuel. La cuestión urbana. 15.ª ed. México: Siglo XXI Editores, 1999.
- Smith, Neil, y Peter Williams. Gentrification of the City. Winchester, USA: 2007.

Hamnett, Chris. "Social Change in London: A Study of Gentrification." *The London Journal* 6, no. 1 (1991): 172-174.

Sequera, Jorge. "A 50 años del nacimiento del concepto 'gentrificación'. La mirada anglosajona." *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales* (Barcelona, 2015).

Durán, Gustavo, y Juan Medina. *Gentrificación lenta: Conflictos espaciales y desplazamiento indefinido en Quito*. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Quito, Ecuador.

Durán, Gustavo, y Christian Serrano. *Geografía de la fragmentación en el periurbano de Quito: Un análisis de las nuevas centralidades Cumbayá-Tumbaco y San Antonio de Pichincha*. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Quito, Ecuador.

De Mattos, Carlos. *Modernización capitalista y transformación urbana en América Latina: Cinco tendencias constitutivas*. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, San Pablo, diciembre de 2006.

Naranjo, Alexander. *Fronteras de la ciudad, encrucijadas para el campo: Interfaces urbano-rurales en zonas de periurbanización. Un estudio de caso en la parroquia de Cumbayá, Quito*. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Quito, Ecuador.

Durán, Gustavo, Marc Martí, y Juan Mérida. *Crecimiento, segregación y mecanismos de desplazamiento en el periurbano de Quito*. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Quito, Ecuador.

Phillips, Martin, Darren Smith, Hannah Brooking, y Mara Duer. "Reubicación del desplazamiento en los estudios de gentrificación: Temporalidad y multidimensionalidad en el desplazamiento por gentrificación rural." *Geoforo* 118 (2020).

Bonilla, Juan Gabriel. *Cambios en el desarrollo socio-cultural de la Comuna de Lumbisí-Cumbayá, Distrito Metropolitano de Quito durante el periodo 2015-2017 producido por la inmigración interna y externa*. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Quito, Ecuador, 2021.

Castells, Manuel. *La era de la información: Economía, sociedad y cultura* (Vol. I: La sociedad red). Madrid: Alianza Editorial, 1996.

Altamirano, Alfredo. *Segregación socioespacial en Cumbayá, Distrito Metropolitano de Quito*. Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Facultad de Comunicación Lingüística y Literatura, Quito, Ecuador, 2021.

Zukin, Sharon. *Loft Living: Culture and Capital in Urban Change*. 2ª ed. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1995.

Lefebvre, Henri. *La producción del espacio*. Traducción de Gabriel del Barco. Madrid: Siglo XXI Editores, 1974.

Gráficos:

Gráfico 1. Crecimiento Urbano de Cumbayá, Fuente: PDOT GAD Parroquial de Cumbayá

Gráfico 2. Equipamientos en Cumbayá, Fuente: PDOT GAD Parroquial de Cumbayá

Gráfico 3. Urbanizaciones en Cumbayá, Fuente: PDOT GAD Parroquial de Cumbayá

Fotografías:

Foto 1.1. Perfiles del Parque de Cumbayá, 2024

Murallas al espacio público:

19

Conjuntos Habitacionales en Llano Grande
Ecuador

Mónica Elizabeth Llerena Ordóñez ³²
mllarenaordon@flacso.edu.ec

RESUMEN

Este artículo aborda la configuración de los espacios públicos alrededor de los conjuntos habitacionales en el sector de Llano Grande, al noroeste del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ). Se analizó cómo la acción constructiva del sector inmobiliario ha contribuido no solo a transformaciones morfológicas, sino también a procesos de fragmentación social, evidenciados en la segregación de los espacios y en las dinámicas de interacción entre los habitantes. Mediante un enfoque etnográfico y cualitativo, se emplearon técnicas de observación pasiva para realizar el análisis morfológico, observación participativa para recolección de datos y entrevistas a actores clave. A partir de esta metodología, se identificaron tres categorías morfológicas que ilustran la relación de los conjuntos habitacionales con el espacio público y cómo estas configuran dinámicas de exclusión y acceso desigual al mismo. El estudio permitió recopilar evidencia empírica de cómo el desarrollo inmobiliario, en su afán de satisfacer la creciente demanda de vivienda, ha promovido una expansión urbana que no integra de manera efectiva a las comunidades pre-existentes ni fomenta cohesión social. En consecuencia, el espacio público, lejos de actuar como un eje integrador, se ve fragmentado reforzando barreras físicas y simbólicas entre los diferentes sectores sociales, este fenómeno, producto de la rápida expansión inmobiliaria, resalta la necesidad de repensar los procesos de planificación urbana para priorizar la inclusión y la equidad en el uso y acceso a los espacios públicos.

Palabras clave: espacio público, conjuntos habitacionales, fragmentación, inseguridad, Quito.

ABSTRACT

This article addresses the configuration of public spaces around residential complexes in the Llano Grande sector, located in the northwest of the Metropolitan District of Quito (DMQ). It analyzes how the construction activities of the real estate sector have contributed not only to morphological transformations but also to processes of social fragmentation, evidenced in the segregation of spaces and the dynamics of interaction among residents. Using an ethnographic and qualitative approach, techniques such as passive observation for morphological analysis, participatory observation for data collection, and interviews with key stakeholders were employed. From this methodology, three morphological categories were identified that illustrate the relationship between residential complexes and public space, as well as how these shape dynamics of exclusion and unequal access. This study gathered empirical evidence on how real estate development, in its drive to meet the growing demand for housing, has promoted urban expansion that fails to effectively integrate pre-existing communities or foster social cohesion. Consequently, public space, instead of acting as an integrative axis, becomes fragmented, reinforcing physical and symbolic barriers between different social sectors. This phenomenon, resulting from rapid real estate expansion, highlights the need to rethink urban planning processes to prioritize inclusion and equity in the use and access to public spaces.

Keywords: public space, residential complexes, fragmentation, insecurity, Quito.

Introducción

En el contexto de un proceso acelerado de expansión urbana que ha reconfigurado profundamente el sector de Llano Grande en los últimos años, resulta relevante la relación entre el espacio público y los espacios privados y semi-privados, un aspecto central de este análisis es la interacción entre ellos, la seguridad en estos entornos depende, tanto por la manera en que se gestionan, usan y configuran los espacios públicos colectivos e individuales, como por los problemas sociales y los riesgos específicos que generan a los habitantes en su vida cotidiana. El sector de Llano Grande está ubicado al noroeste de la capital del Ecuador, Parroquia Calderón, tiene una población de aproximadamente 10.000 habitantes³³ y cuenta con la presencia de una de las cinco comunas ancestrales más grandes de Pichincha.

Imagen 1: Delimitación geográfica del sector de Llano Grande



Fuente: Elaboración propia con base al mapa de Quito en el Visor Geográfico SHOT (2024)

De acuerdo con el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito, 2024-2033:

“La población, en la escala urbana, para el año 2022, se concentra en un 66,29%, con un importante incremento en las parroquias rurales que pasó de 27,44% a 33,71%, lo que evidencia el crecimiento y ocupación de dichas áreas. Siendo Calderón-Carapungo las parroquias de mayor concentración, seguida por Conocoto y Tumbaco”³⁴ (PMDOT-MDMQ, 2021:32). “Las parroquias con decrecimiento se concentran en el territorio norte y nororiental del DMQ, mientras aquellas con mayor crecimiento son las parroquias orientales, lo cual denota la dinámica de expansión y dispersión de la población hacia los valles orientales de Calderón, Tumbaco y Conocoto”³⁴ (PMDOT-MDMQ, 2021:32).

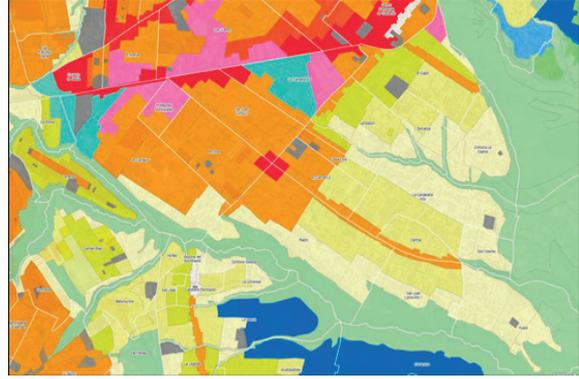
33 Diario El Comercio, “Llano Grande, en el norte de Quito, no deja morir el idioma kichwa”, 09 de octubre de 2022 13:48, <https://www.elcomercio.com/tendencias/cultura/llano-grande-kichwa-idioma-cultura.html>

34 MDMQ, Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito (2024). Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito, 2024-2033

35 MDMQ, Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito (2024). Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito, 2024-2033

36 MDMQ, Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito (2024). Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito, 2024-2033

Imagen 2: Demografía por barrios del sector Llano Grande



En donde: color crema claro = menor densidad, color rojo = alta densidad. Fuente: Mapa de Quito en el Visor Geográfico SHOT (2024)

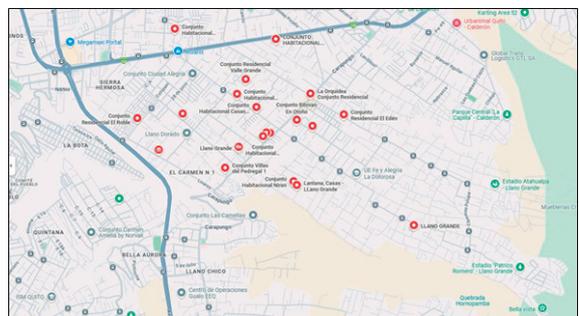
Demográficamente, este sector se encuentra en expansión y por consecuencia tiene una gran oferta inmobiliaria, siendo los conjuntos y departamentos los primeros de dicha oferta.

En lo referente a transporte y movilidad, existen 5 líneas de transporte público, pero solo 2 de ellas están conectadas al transporte público del DMQ, Trolebús y Ecovía. La mayoría de ellas circulan por las vías principales generando tráfico en horas pico.

“La urbanización acelerada de parroquias rurales como Calderón, Cumbayá, Tumbaco, Conocoto y Pomasqui hacia zonas de protección, modificando sus vocaciones de origen agrícola, perdiendo sus redes productivas y asociaciones remplazadas por actividades de comercio, industria y construcción, especialmente vivienda”³⁶(PMDOT-MDMQ, 2021:92).

Lo cual nos invita a preguntar ¿Qué impacto ha generado la configuración de espacios públicos alrededor de los conjuntos habitacionales en el sector de Llano Grande al noroeste del DMQ?

Imagen 3: Principales rutas de buses y ubicación de varios conjuntos habitacionales



Fuente: Google Maps (2024)

De acuerdo con la cita de Patricia González, “La seguridad ciudadana se define como el derecho de los integrantes de la sociedad de desenvolverse cotidianamente con el menor nivel posible de amenazas a su integridad personal, sus derechos y el goce de sus bienes” (González, 2003:16), ya que se ha demostrado que el diseño urbano (la iluminación, el mobiliario urbano, y la distribución de los espacios) puede influir en la inseguridad de las mujeres en los espacios públicos, además de la importancia de considerar la seguridad femenina en el planeamiento urbano y la relevancia de la planificación inclusiva (Suhaila – Mohammad y otros, 2017). En las visitas de campo y observación pasiva se aprecia que la configuración de los espacios públicos alrededor de los Conjuntos Habitacionales en el sector de Llano Grande, durante la última década, ha generado una clara fragmentación social, la infraestructura está delimitada con largos y altos muros de cerramiento, lo que ocasiona que los peatones tengan que caminar largas distancias ya que la mayoría de las líneas de transporte público circulan solo por las vías principales, a esto se suma los retrasos y la falta de unidades en horario nocturno agravado por la crisis energética, lo que causa focos de inseguridad afectando directamente la movilidad, bienestar, seguridad y economía de los usuarios y personas que viven en el sector.

“Las parroquias urbanas que cuentan con un menor grado de compacidad son: Quitumbe, Comité del Pueblo y Calderón”³⁷ (PMDOT-MDMQ, 2021:42).

Morfología del espacio público y sus dinámicas sociales y espaciales

Mediante un enfoque etnográfico y cualitativo, se utilizaron diversas técnicas de recolección y análisis de datos incluyendo observación pasiva, observación participativa, visitas de campo y entrevistas a actores clave. Estas herramientas permitieron una exploración profunda de las dinámicas espaciales y sociales en torno a los conjuntos habitacionales del sector de estudio, con énfasis en la relación entre los espacios públicos, privados y semiprivados, analizando la perspectiva socio-territorial³⁸ y finalmente, la metodología de observación e interpretativa. Cada una de estas técnicas contribuyó a desentrañar las complejidades de los procesos urbanos y su impacto en las comunidades locales, arrojando resultados que ofrecen una visión integral sobre los fenómenos de exclusión y desigualdad en estos espacios. Las visitas de campo y la observación pasiva, como herramienta inicial, permitió documentar los patrones de uso y ocupación del espacio, este enfoque proporcionó una base para comprender la manera en que los residentes in-

teractúan con los entornos públicos y privados. Se registraron aspectos clave, como la frecuencia de uso de ciertas áreas, actividades predominantes y barreras físicas o simbólicas que condicionan el acceso a determinados espacios. Por otro lado, la observación participativa profundizó en las vivencias cotidianas de los habitantes, este enfoque permitió identificar puntos de convergencia y conflicto lo que posibilitó un entendimiento más cercano de las percepciones, tensiones y expectativas que las personas tienen respecto a los cambios en su entorno.

Las entrevistas a actores clave, complementaron el análisis al ofrecer una variedad de perspectivas sobre las transformaciones urbanas. Con base en esta metodología, se analizó todo el sector, realizando un barrido para levantar la mayor cantidad de información y se encontró 70 conjuntos habitacionales. Se analizó la relación de estos conjuntos habitacionales con el espacio público, lo que permitió categorizar en tres grandes dimensiones morfológicas:

Ilustración 1: Categorías morfológicas



Fuente: Elaboración propia

- Relación Directa:

Aborda los esfuerzos por integrar los conjuntos habitacionales con el tejido urbano existente. Aunque son casos más escasos algunos desarrollos han buscado fomentar la accesibilidad y el uso compartido de los espacios mediante diseños abiertos y la creación de infraestructuras comunitarias, como locales comerciales, es-

Imagen 4: Conjuntos habitacionales del sector.



relación público-privada con locales comerciales, estacionamientos, áreas verdes. Fuente: Google Maps (2024) .

37 MDMQ, Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito (2024). Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito, 2024-2033

38 Streule, Monika. Etnografía de territorios urbanos: Procesos de urbanización metropolitanos de la ciudad de México, 2018. <https://monikastreule.net/es/metodos-y-metodologias-de-investigacion-urbana-cualitativa/>

tacionamientos, áreas verdes, incluso parques, senderos y plazas. Sin embargo, estas iniciativas suelen enfrentarse a limitaciones presupuestarias y de gestión, lo que dificulta su sostenibilidad a largo plazo.

Imagen 5: Conjuntos habitacionales del sector.



relación público-privada con locales comerciales, estacionamientos, áreas verdes. Fuente: Google Maps (2024).

- Relación Semidirecta

La transición hace referencia a las zonas de interfase entre los espacios privados y públicos, como las puertas de estacionamiento y las rejas permeables de las unidades de vivienda que tienen acceso directo del exterior, pero ya se consideran propiedad privada. Estas zonas desempeñan un papel crucial en la configuración de las dinámicas sociales, ya que pueden actuar como puentes de interacción o, por el contrario, como fronteras de exclusión. En muchos casos la falta de un diseño adecuado en estas áreas exagera las desigualdades y limita el potencial del espacio público como un eje integrador.

Imagen 6: Conjuntos habitacionales del sector.



relación público-privada con puertas de estacionamiento y rejas permeables. Fuente: Google Maps (2024)

Imagen 7: Conjuntos habitacionales del sector.



relación público-privada con puertas de estacionamiento y rejas permeables. Fuente: Google Maps (2024)

- Relación Cerrada

Se refiere a la tendencia de los desarrollos habitacionales a crear barreras físicas y sociales que limitan la interacción con el entorno urbano circundante, estas barreras incluyen cercos pe-

rimetrales de mampostería u hormigón, accesos restringidos y diseños urbanos que priorizan la privacidad del interior de los conjuntos sobre la inclusión. En consecuencia, los espacios públicos adyacentes suelen quedar subutilizados, se transforman en áreas de conflicto debido a la falta de integración con los residentes y la deficiente iluminación, lo que las convierte en espacios desolados que favorecen la inseguridad.

Imagen 8: Conjuntos habitacionales del sector.



largos cerramientos con muros. Fuente: Google Maps (2024)

Imagen 9: Conjuntos habitacionales del sector.



largos cerramientos con muros. Fuente: Google Maps (2024)

Hallazgos de las dinámicas socio espaciales del espacio público en Llano Grande

Del análisis de los 70 conjuntos habitacionales, se observa que la categoría 3, "relación cerrada" concentra la mayor cantidad (30 conjuntos), seguida por la categoría 2 "relación semidirecta" con (27 conjuntos), por lo que se comprueba que el espacio público presenta una fragmentación social. El estudio también evidenció que el desarrollo inmobiliario ha actuado como un catalizador de transformaciones urbanas profundas, a medida que la demanda de vivienda ha impulsado la construcción de nuevos conjuntos habitacionales. El territorio ha sufrido una reconfiguración significativa, tanto en su estructura física como en sus dinámicas sociales. Estas transformaciones, sin embargo, no siempre han ido acompañadas de una planificación adecuada que considere la inclusión y el acceso equitativo al espacio público.

De acuerdo con el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito, 2024-2033:

“La Red Verde Urbana busca mantener los ecosistemas naturales en las zonas urbanas, estableciendo conectores de vegetación a través del tejido urbano, generando una vinculación espacial entre las áreas naturales de conservación y los espacios verdes con

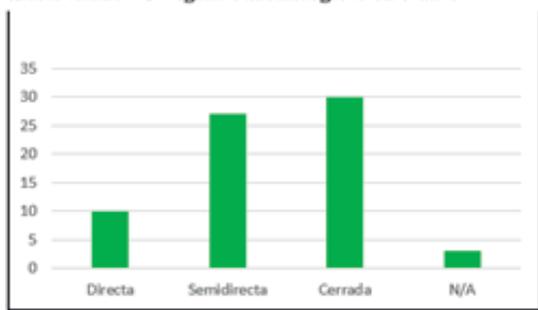
valor ecológico, facilitando la movilidad y brindando hábitat a la vida silvestre urbana; lo que impacta positivamente en el clima, la radiación y la calidad del aire en la ciudad". (PMDOT-MDMQ³⁹ 2021:65)

Tabla 1: Conjuntos habitacionales en Llano Grande

Conjuntos Habitacionales en Llano Grande			
Relación con el espacio público	Directa	Locales comerciales, estacionamientos, áreas verdes.	10
	Semidirecta	Puertas y rejas que tienen acceso directo del exterior.	27
	Cerrada	Muros de mampostería u hormigón	30
	N/A	Se encuentran en construcción	3
Número total de conjuntos analizados			70

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 2: Categorías morfológicas en barras



Fuente: Elaboración propia

En el ámbito social, se observa un creciente proceso de fragmentación que ha profundizado las brechas entre los diferentes sectores de la población. Los conjuntos habitacionales, al ser diseñados principalmente para atraer a ciertos segmentos socioeconómicos, tienden a aislar a sus residentes de las comunidades circundantes, lo que refuerza patrones de segregación y exclusión. Esta situación se ve agravada por la falta de políticas públicas que promuevan la integración y la cohesión social en los nuevos desarrollos urbanos.

La evidencia empírica recopilada a través de este estudio pone de manifiesto la necesidad de repensar los enfoques actuales de desarrollo urbano. Es crucial promover una planificación más inclusiva que contemple la diversidad de necesidades y perspectivas de los habitantes. Esto incluye diseñar espacios públicos que no solo sean funcionales, sino también accesibles y acogedores para todos los segmentos de la población. Asimismo, se deben fortalecer los mecanismos de participación ciudadana para garantizar que las comunidades locales tengan un papel activo en la configuración de su entorno.

La violencia contra mujeres y niñas en espacios

públicos, como calles y transporte se manifiesta en diversas formas desde acoso verbal hasta feminicidios (Castañeda – Martínez y otros, 2022). Quienes más necesitan el espacio público, su calidad, accesibilidad, seguridad son generalmente los que tienen más dificultades para acceder o estar: niños, mujeres, pobres, migrantes, ... (Borja – Muxí, 2000:67).

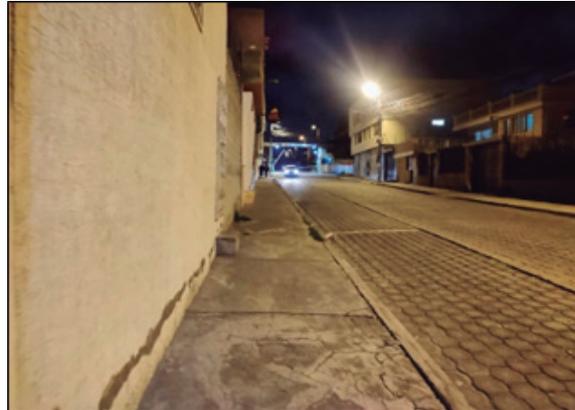
El diseño urbano juega un papel fundamental en la seguridad de los ciudadanos, particularmente en las mujeres y grupos vulnerables. En muchas ciudades de América Latina, la planificación urbana ha sido concebida sin tener en cuenta las necesidades específicas de estos actores, lo que contribuye a la inseguridad en el espacio público. La falta de iluminación, la ausencia de espa-

Imagen 10: Conjuntos habitacionales del sector.



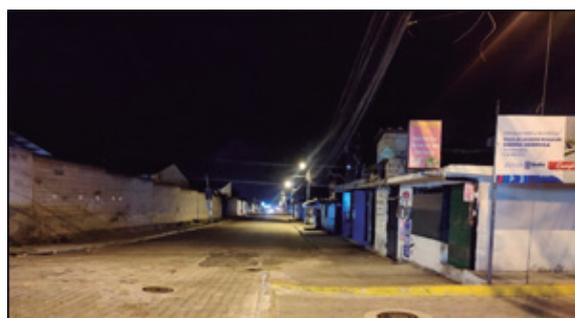
largos cerramientos con muros en la noche. Fuente: Propia

Imagen 11: Conjuntos habitacionales del sector.



largos cerramientos con muros en la noche. Fuente: Propia

Imagen 12: Conjuntos habitacionales del sector.



largos cerramientos con muros en la noche. Fuente: Propia

39 MDMQ, Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito (2024). Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito, 2024-2033

Imagen 13: Conjuntos habitacionales del sector.



largos cerramientos con muros en la noche. Fuente: Propia

cios públicos seguros, el deficiente transporte público y la escasa presencia policial son algunos de los factores que agravan la sensación de inseguridad (Pérez, 2019).

Como afirma Jane Jacobs, “El atributo fundamental de un distrito urbano exitoso es que una persona debe sentirse personalmente segura y protegida en la calle, incluso entre todos esos desconocidos” (Jacobs, 1992:30)⁴⁰.

“La relación con el entorno, la potenciación mutua de “públicos” entre los usuarios del espacio público y los del entorno (calles, comercios y oficinas, equipamientos, viviendas) y todo lo que facilite la integración urbana de los espacios públicos como plazas, avenidas, parques con espacios de transición (terrazas de cafés, pórticos o galerías comerciales, manzanas abiertas o comunitarias) contribuyen a la seguridad”. Borja – Muxí. El espacio público, ciudad y ciudadanía. (2000: 66)⁴¹.

Y uno de los objetivos de gestión del DMQ es “propiciar el derecho a la ciudad y a un hábitat saludable, con vivienda digna y espacios públicos seguros e inclusivos; con equilibrio territorial y desarrollo urbano – rural”.

Y uno de los objetivos de gestión del DMQ es “propiciar el derecho a la ciudad y a un hábitat saludable, con vivienda digna y espacios públicos seguros e inclusivos; con equilibrio territorial y desarrollo urbano – rural”.

“El DMQ será un territorio justo y equitativo en lo urbano y lo rural. Será una ciudad de crecimiento ordenado que respeta las áreas rurales, de producción, protección y conservación. Tendrá múltiples centralidades que distribuyen los servicios, espacios públicos, parques y equipamientos de manera equitativa a lo largo de todo el territorio, para que todas y todos sus habitantes puedan disfru-

tar de su territorio. Vinculará a las comunas en la planificación territorial, considerando sus valores históricos, culturales, productivos y de organización comunitaria”.⁴²(PM-DOT-MDMQ, 2021:113).

Reflexiones finales

Este estudio ofrece una visión integral de las complejidades asociadas al desarrollo inmobiliario y su impacto en el espacio público. Al identificar las categorías morfológicas, así como los factores sociales y políticos que las condicionan, se establece una base sólida para futuros análisis y propuestas de intervención. Solo a través de un enfoque que priorice la inclusión y la equidad será posible construir ciudades más sostenibles y cohesionadas, donde el espacio público actúe como un verdadero catalizador de interacción y convivencia social.

Es vital diseñar y crear conjuntos habitacionales implementando estrategias adecuadas para el buen desarrollo de las actividades en los espacios públicos que los rodean, diseñando soluciones morfológicas que integren al espacio público con el espacio construido aportando a la seguridad ciudadana y a la red verde urbana, del mismo modo, tiene igual relevancia entender las necesidades y actividades que desarrolla cada actor y dotar a esta infraestructura con excelente iluminación y transporte público y así mejorar la percepción de la seguridad de mujeres y grupos vulnerables alrededor de estos conjuntos.

Referencias bibliográficas

- Borja Jordi, Muxí Zaida. 2000. “El espacio público, ciudad y ciudadanía.”
- Castañeda Itzá, Ana María Martínez, Gabriela de la Torre, Sonia Aguilar, Acoyani Adame, Tania Pérez, Joselyn Delgado, Sandra López, Victoria Estrada and Alejandra Acosta. 2022. “La calle y el transporte público como espacios libres de violencias contra las mujeres”.
- MDMQ, Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito. 2024.
- Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito, 2024-2033.
- González, Patricia. “Seguridad ciudadana. Cuadernos de seguridad y defensa 2. Guatemala: FLACSO”. 2023. https://www.academia.edu/39004312/2003_Seguridad_Ciudadana
- Referencia de POLSEDE, Subsistema de inteligencia civil del Ministerio de Gobernación. 2002.

40 Jacobs, Jane. “The Death and Life of Great American Cities”. (1961).

41 Borja Jordi, Muxí Zaida. “El espacio público, ciudad y ciudadanía. (2000).

42 MDMQ, Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito (2024). Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito, 2024-2033A.

- Jacobs, Jane. 1961. "The Death and Life of Great American Cities.
- Pérez Jaramillo, Jorge. "Medellín. Urbanismo y sociedad". 2019. Turner Publicaciones S.L.
- Streule, Monika. "Etnografía de territorios urbanos: Procesos de urbanización metropolitanos de la ciudad de México", 2018. <https://monikastreule.net/es/metodos-y-metodologias-de-investigacion-urbana-cualitativa/>
- Suhaila Abdul Rashid, Mohammad Hussaini Wahab, Wan Nurul Mardiah Wan Mohd. Rani, Syuhaida Ismail. "Safety of Street: The Role of Street Design. Malasia", 2017.
- "Llano Grande, en el norte de Quito, no deja morir el idioma kichwa", Diario El Comercio de Ecuador, 09 de octubre de 2022 - 13:48. <https://www.elcomercio.com/tendencias/cultura/llano-grande-kichwa-idioma-cultura.html>
- Google Maps. 2024. <https://www.google.com.ec/maps/@-0.1081339,-78.4699519,18z?hl=es>
- Visor Geográfico SHOT. 2024. <https://geoquito.quito.gob.ec/portal/apps/webappviewer/index.html?id=4a554c6f046349ea-84929f6ebb99d514>

Proyecto Ciudad Paraíso:

20

Renovación urbana y reproducción de la desigualdad territorial en el centro de la ciudad de Cali – Colombia

Juan Sebastián Vargas Montealegre ⁴³
jsvargasfl@flacso.edu.ec

RESUMEN

La presente investigación tiene el propósito de analizar cómo el proyecto de renovación urbana Ciudad Paraíso, en Cali-Colombia, contribuye a la reproducción de desigualdades territoriales y pobreza en la ciudad. A partir de una metodología cualitativa basada en el Enfoque Multimétodo propuesto por Denzin y Lincoln (2005), se explora cómo la gentrificación pretende expulsar a residentes tradicionales de bajos ingresos para el beneficio de sectores con mayor capacidad económica. Este proceso se enmarca teóricamente en la “Sociedad Burocrática del Consumo Controlado” de Lefebvre H (1973), destacando cómo la globalización y el neoliberalismo impulsan dinámicas urbanas que priorizan la acumulación de capital en detrimento del bienestar social, fomentando la segregación y fragmentación que aumentan las brechas de desigualdad y pobreza en una ciudad.

Palabras claves: Gentrificación, renovación urbana, resistencia comunitaria, desigualdad territorial, Ciudad Paraíso.

ABSTRACT

This research aims to analyze how the urban renewal project Ciudad Paraíso in Cali, Colombia, contributes to the reproduction of territorial inequalities and poverty in the city. Using a qualitative methodology grounded in the Multimethod Approach proposed by Denzin and Lincoln (2005), the study explores how gentrification seeks to displace low-income traditional residents for the benefit of economically advantaged groups. Theoretically, this process is framed within Lefebvre’s concept of the “Bureaucratic Society of Controlled Consumption” (1973), highlighting how globalization and neoliberalism drive urban dynamics that prioritize capital accumulation at the expense of social welfare. These dynamics foster segregation and fragmentation, exacerbating inequalities and poverty in the urban landscape.

Keywords: Gentrification, urban renewal, community resistance, territorial inequality, Ciudad Paraíso.

43 Geógrafo, estudiante de la Maestría de Estudios Urbanos de FLACSO Ecuador 2024-2026

Introducción

La gentrificación implica la sustitución de poblaciones vulnerables por sectores de mayores ingresos en áreas centrales, un fenómeno que, según teorías de gentrificación basadas en la oferta, es impulsado por actores públicos y privados mediante proyectos de redesarrollo o renovación urbana. En América Latina, frecuentemente se promueve estos procesos como solución al abandono urbano, enfocándose en revitalizar zonas céntricas deterioradas sin considerar a las comunidades residentes, promoviendo la reproducción de desigualdades territoriales que se manifiestan en formas de segregación, fragmentación y discriminación (Vergara C, 2013; Inzulza C, 2016).

Bajo este contexto, la ciudad de Cali, una de las principales urbes de Colombia, lanzó en 2011 el proyecto Ciudad Paraíso para intervenir barrios de bajos ingresos como El Calvario, Sucre y San Pascual. Promovido por la Empresa Municipal de Renovación Urbana (EMRU), la iniciativa se planteó como una estrategia para “recuperar” el centro de la ciudad mediante la atracción de inversión privada que facilitará la adquisición de predios y construcción de infraestructura. Esto en aras de fomentar la llegada de sectores de mayores ingresos, con la expectativa de mejorar la habitabilidad y la competitividad de la zona (Martínez Toro, 2014; Perea Álvarez, 2023). La presente investigación indaga ¿de qué manera contribuye el proyecto de renovación urbana Ciudad Paraíso a la reproducción de las desigualdades territoriales y exclusión socioeconómica en los barrios céntricos de Cali? La hipótesis sugiere que el Proyecto Ciudad Paraíso, al priorizar la inversión de grandes capitales y traer consigo sectores de mayores ingresos, fomenta un proceso de gentrificación que excluye a los residentes originales de los beneficios del desarrollo urbano, profundizando así la brecha socioeconómica y agravando la desigualdad territorial.

Con una metodología cualitativa basada en el Enfoque Multimétodo propuesto por Denzin y Lincoln (2005), se realiza un análisis documental, estudio de caso, fenomenología, y análisis del discurso; con el fin de contrastar el discurso institucional y mediático con las experiencias de los residentes.

De esta manera, se propone abordar la problemática a partir de tres apartados: 1) la gentrificación en América Latina y sus efectos en la desigualdad territorial, 2) el origen y desarrollo del proyecto Ciudad Paraíso, así como sus impactos en la población involucrada; 3) las tensiones y resistencias de la comunidad de San Pascual para no salir del territorio, obligando al Estado a rediseñar los planes de hábitat del proyecto para incluir a esta población y dejando en evidencia la exclusión socioespacial que se promueve en este tipo de iniciativa expresadas en fragmentación, segregación y discriminación.

Renovación Urbana: una forma de segregación en América Latina

América Latina se ha sido consolidado como una de las regiones más desiguales en el mundo, respecto al nivel de vida, acceso a la educación, salud, ingresos, entre otros. Según el Banco Mundial, desde la década de 1990 se han intensificado factores que aumentan la desigualdad en la región como el acceso a la educación en términos de cantidad y calidad, aumento en la demanda de trabajos altamente cualificados, y carencia de una buena política para garantizar la redistribución de ingresos entre ricos y pobres (Ferreira y Walton 2005). De esta manera, el aumento de las desigualdades en América Latina se puede explicar mediante la “Sociedad burocrática del consumo controlado” propuesto por Lefebvre H (1973), es decir, una sociedad capitalista donde los individuos buscan satisfacer sus necesidades materiales por encima del bienestar humano.

Esta realidad se entrelaza con los procesos de globalización y consolidación del modelo económico neoliberal, caracterizado por el progresivo abandono estatal en la gestión y control del desarrollo urbano, delegando esta responsabilidad al libre mercado. Como consecuencia, el sector privado se ha apropiado del control del suelo urbano, percibiéndolo como una mercancía de alta rentabilidad destinada a maximizar la plusvalía de sus propietarios (Harvery 2012). En este contexto, se fomenta las transformaciones del uso del suelo hacia actividades del sector secundario y terciario, promoviendo la construcción de diferentes tipologías de conjuntos residenciales cerrados, instituciones educativas privadas, centros comerciales, lugares de entretenimiento, entre otros (Janoschka 2002). Estas dinámicas dan lugar a procesos de restructuración urbana que implican cambios en la forma en que se organizan y utilizan los espacios, siendo influenciado por factores económicos, sociales y políticos, manifestados en fenómenos como: renovación y rehabilitación, gentrificación, desarrollo económico, y cambio de uso del suelo (Betancur, J 2014).

La gentrificación, es un concepto proveniente del Norte Global acuñado desde la década de 1960, haciendo referencia a procesos urbanos en los que áreas deterioradas o de bajo costo experimentan un cambio significativo debido a la llegada de residentes de mayores ingresos, es decir, un aburguesamiento de zonas que implican generalmente la expulsión de poblaciones vulnerables y su reemplazo por clases sociales más acomodadas. En países del Norte Global, la gentrificación se manifiesta de diversas formas: conversión de centros históricos en destinos patrimoniales, transformación de pueblos pesqueros en paraísos turísticos o la rehabilitación de antiguas plantas manufactureras y patios ferroviarios. Desde una perspectiva centrada en la oferta, se puede afirmar que agentes públicos y privados impulsan estas dinámicas para promover proyectos de vivienda y servicios diseñados

a revalorizar el suelo, mejorar la percepción del entorno y fomentar la competitividad urbana mediante la creación de nuevos mercados (Vergara C, 2013; Betancur J, 2014).

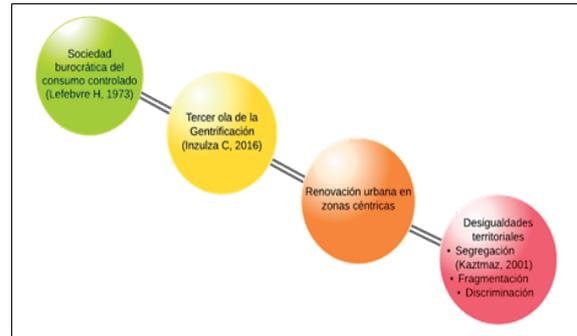
Sin embargo, en América Latina, al ser una región donde el neoliberalismo y la globalización penetran de forma tardía en comparación a países como Estados Unidos y la mayoría de Europa Occidental, la gentrificación surge intensamente a partir de la década de 1990 y el 2000, donde algunos autores lo identifican como una tercera ola que incluye a regiones en vía de desarrollo como Latinoamérica. Esta se caracteriza por no discriminar el tamaño de la ciudad, tener una fuerte presencia de la globalización que especula sobre el uso del suelo para acumular capital, y un gobierno activo que interviene a diferentes escalas a través de políticas públicas que están orientadas a la revalorización de barrios centrales, bajo el nombre de “Renovación Urbana”, donde se incluye al sector privado para construir comunidades cerradas y áreas destinadas al sector terciario como comercio (Inzulza C 2016).

Lo anterior genera diversas consecuencias en el territorio intervenido, entre las que destaca la segregación residencial, entendida como la tendencia de distintos grupos sociales a concentrarse en áreas específicas de la ciudad. configurando barrios socialmente homogéneos (Sabatini, Cáceres y Jorge 2001). Según Rubén Kaztmaz (2001), dicha concentración promueve una precariedad interna, porque la interacción vecinal se ve limitada y, aunque pudiera fortalecerse, las redes de contacto resultan ineficaces para acceder a mejores oportunidades laborales. Estas condiciones crean un escenario propicio para la entrada de economías ilícitas, genera externalidades negativas evidenciadas en altos índices de violencia, inseguridad, marginalidad y discriminación, entre otros problemas.

Estas transformaciones reconfiguran la composición socioespacial de las ciudades latinoamericanas y generan debates sobre la equidad en el acceso a los espacios urbanos, cuestionando el Derecho a la Ciudad propuesto por (H. Lefebvre 1978). Por ende, dinámicas vinculadas a la gentrificación, plantean interrogantes fundamentales ¿quiénes son los afectados?, ¿que se espera de ellos?, y ¿qué beneficios reales aporta la renovación urbana a una ciudad? Ejemplos cómo la recuperación del patrimonio arquitectónico del centro histórico de Ciudad de México entre 2001 y 2006 (Delgadillo P 2008), el desarrollo inmobiliario en el centro de Río de Janeiro para grandes eventos internacionales (Gaffney 2010), la restructuración del centro de Santiago de Chile promovida mediante un Subsidio de Renovación Urbana destinada a la clase media (Hidalgo 2010), y la revitalización de la Estación Central de Bogotá para crear espacio público efectivo y mejorar la conectividad intermodal (Palacios R 2018); muestran cómo estas intervenciones desplazan a las clases populares que han habitado el territorio, intensificando las desigualdades exis-

tentes (Figura 1).

Figura 1. Diseño teórico de la renovación urbana y sus consecuencias en América Latina.



Fuente. Elaboración propia.

Ciudad Paraíso: la supuesta salvación del centro de Cali.

En Colombia el proceso de Renovación Urbana no se ha enfocado a las dinámicas territoriales de Bogotá ni a un periodo específico. Desde la expedición de la Ley 9 de 1989, conocida como Ley de Reforma Urbana, se dedica todo un capítulo a este tema (Congreso de la República de Colombia, 1989). Posteriormente, esta normativa fue derogada por la Ley 388 de 1997 o Ley de Ordenamiento Territorial, que regula los procedimientos para la adquisición de predios destinados a proyectos de Renovación Urbana en los instrumentos de Ordenamiento Territorial (Congreso de la República de Colombia, 1997). En este marco, municipios de Colombia como Santiago de Cali, considerado el principal centro urbano del suroccidente del país, con una población de más de 2.200.000 habitantes (Alcaldía de Santiago de Cali 2024), formulan en el Artículo 227 de su Plan de Ordenamiento Territorial de primera generación (POT) “El Plan de Renovación Urbana del Centro Global” (SMP POT Cali, 2000); destacando la necesidad de un redesarrollo en áreas de alto deterioro físico, espacial y social para procesos de densificación y localización del sector terciario avanzado.

En cumplimiento de lo estipulado en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del año 2000, se creó la Empresa Municipal de Renovación Urbana (EMRU) mediante el Decreto N.º 084 de 2002. Esta entidad fue dotada de facultades en el uso de instrumentos de planeación, gestión y financiación para proyectos orientados a revitalizar áreas físicas y socialmente deterioradas (Cali 2016). Por consiguiente, en 2009 la Alcaldía de Cali lanzó el proyecto Ciudad Paraíso, una estrategia de renovación urbana diseñada para intervenir un área aproximada de 23,81 Ha. que abarca tres barrios céntricos: El Calvario, Sucre y San Pascual. Según el POT del 2000, estos barrios están clasificados socioeconómicamente como de ingresos medio-bajo en el caso de El Calvario, y bajo-bajo para Sucre y San Pascual⁴⁴ Cabe destacar que el barrio El Calvario ha sido identificado como una de las zonas más conflictivas de la ciu-

dad, considerada la “olla”⁴⁵ más antigua y extensa de Cali, debido a problemáticas asociadas a la drogadicción, hurtos y homicidios (TIEMPO 2019, 2023; COLOMBIA 2024).

De esta manera, el proyecto Ciudad Paraíso se estructuró mediante cuatro Planes Parciales⁴⁶, cada uno reglamentado mediante decretos en distintos momentos, ajustándose a la planificación del proyecto y asignando usos específicos al suelo:

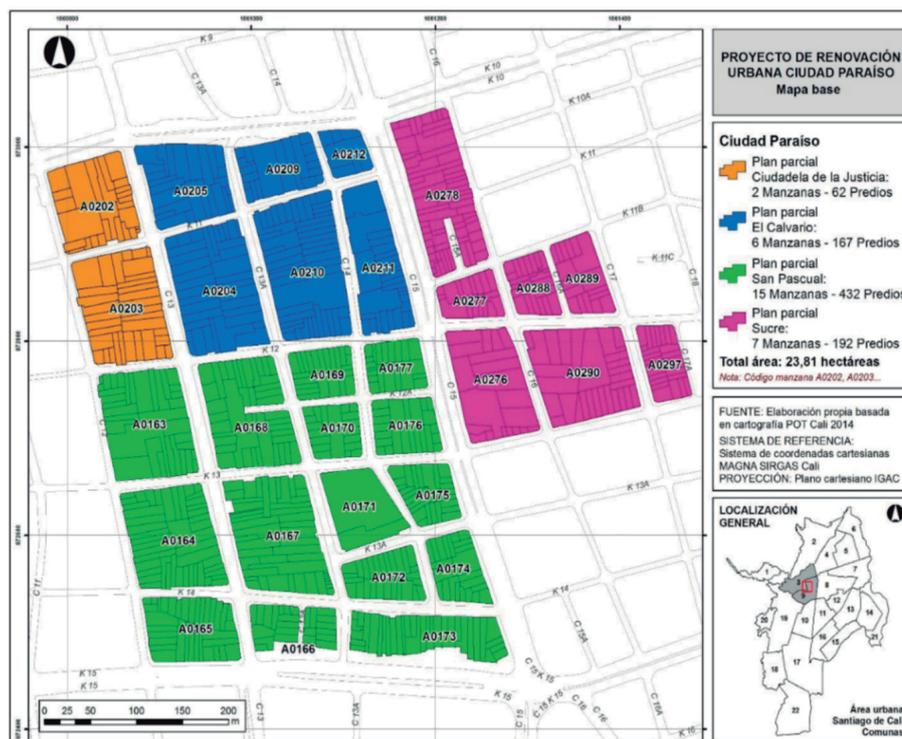
- Plan Parcial El Calvario (Decreto 0868 de 2007): Destinado para el emplazamiento de una estación central del Sistema Integrado de Transporte Público Masivo de Cali (MIO) y un centro comercial tipo Mall.
- Plan Parcial Sucre (Decreto 0025 de 2007): Se propone un uso mixto, orientado a la construcción de Vivienda de Interés Prioritario (VIP) para las poblaciones más vulnerables de la zona céntrica de Cali.
- Plan Parcial de San Pascual (Decreto 0155 de 2013): Se planea la construcción de Viviendas de Interés Social (VIS) y viviendas para

poblaciones de mayores ingresos.

- Plan Parcial Ciudadela de la Justicia (Decreto 0363 de 2014): Enfocado a un uso de suelo institucional, se propone la construcción de la nueva sede regional de la fiscalía general de la Nación.

Esta serie de planes parciales proponen transformar el área bajo un supuesto enfoque integral que articula vivienda, transporte e infraestructura institucional (Figura 2). En 2010 se empiezan las primeras intervenciones junto con la expedición del Acuerdo municipal N°300 del mismo año, el cual establece un Plan de Gestión Social y una serie de beneficios tributarios para los propietarios que residen en el área del proyecto y que están dispuestos a realizar una enajación voluntaria de su predio. Luego en 2011, se anuncia la construcción de la primera etapa, pero una década después no se materializó ninguna edificación a falta de inversión privada, limitación en la adquisición de predios y cambios políticos derivados de las alternancias gubernamentales (Perea Álvarez 2023).

Figura 2. Proyecto de renovación urbana Ciudad Paraíso.



Fuente. Perea Álvarez (2023, 58)

44 El sistema de estratificación socioeconómica colombiana se conforma por 6 niveles. 1=Bajo-bajo, 2=bajo, 3=Medio-bajo, 4=Medio, 5=Medio-Alto, 6=Alto.

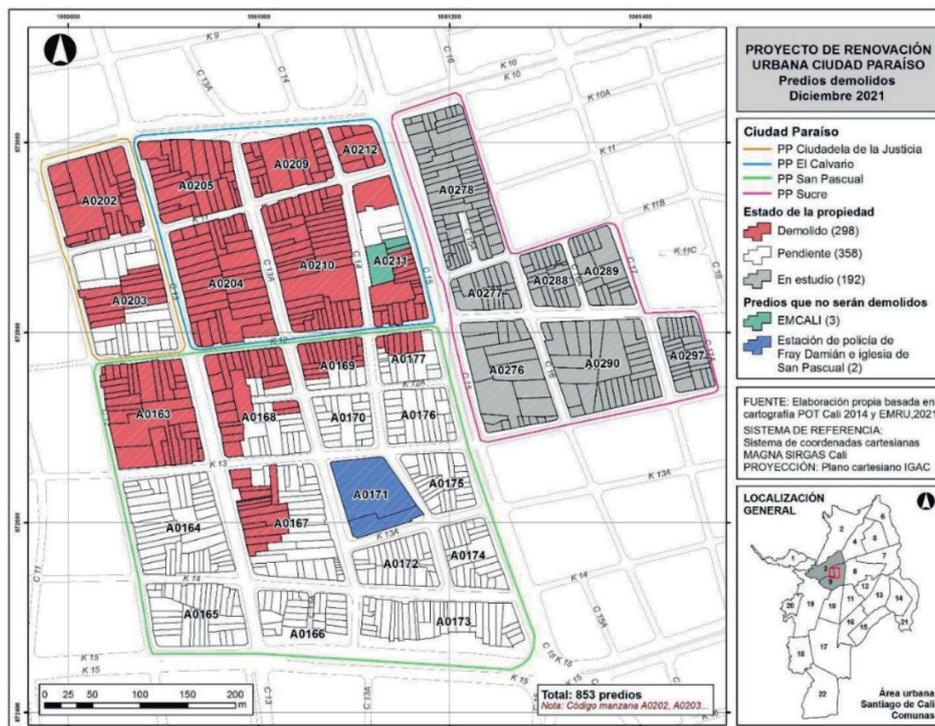
45 En Colombia, la expresión Olla se usa para describir lugares con altos niveles de criminalidad, explotación sexual, consumo y tráfico de drogas. Convirtiéndose en focos de inseguridad que afectan tanto a la comunidad local como a los visitantes.

46 Con base al Artículo 19 de la Ley 388 de 1997, los planes parciales se entienden como “...los instrumentos mediante los cuales se desarrollan y complementan las disposiciones de los planes de ordenamiento, para áreas determinadas del suelo urbano y para las áreas incluidas en el suelo de expansión urbanas”.

Sin embargo, en el 2021 EMRU reportó progresos significativos en la adquisición y demolición de predios en los diferentes planes parciales (Figura 3). De un total de 853 predios, hay un avance del 98,2% en El Calvario, un 62,9% en Ciudadela de la Justicia y un 23,1% en San Pascual, mientras que Sucre aún permanece en etapa de estudio. Según estos datos, en 2021 la EMRU dispone del 36% de los inmuebles requeridos, además de cinco predios institucionales que se integraran al proyecto sin ser demolidos (Perea Álvarez 2023)

te licita que obliga a la EMRU a implementar estrategias de negociación diferentes para la adquisición predial. En 2015, se registraron los primeros conflictos cuando la comunidad lleva a cabo una protesta para expresar su rechazo al proyecto de Ciudad Paraíso, por considerar que la administración municipal vulneraba su derecho a una vivienda digna y al trabajo. Según los manifestantes, quieren desalojarlos a cualquier costo para beneficiar a grandes empresarios sin desarrollar siquiera un plan social que garantice

Figura 3. Proyecto Ciudad Paraíso, Predios demolidos, diciembre de 2021.



Fuente. Perea Álvarez (2023, 63)

El cielo no es para todos, disputas y estrategias para ingresar al Paraíso

Un proceso de renovación urbana suele generar tensiones y conflictos entre actores con intereses diversos en el mismo territorio. En el caso de Ciudad Paraíso, los principales actores identificados son: el Estado y el sector privado representado por la EMRU, la población residente de los barrios intervenidos y las personas en situación de calle. Es importante señalar que, debido a que el Plan Parcial Sucre aún se encuentra en fase de estudio no se han evidenciado tensiones o conflictos entre estos actores sociales. Se resalta también la escasa información mediática y académica disponible sobre el proceso de adquisición predial en los Planes Parciales Ciudadela de la Justicia y El Calvario, dificultando un análisis integral de las tensiones e intereses en juego.

Sin embargo, en el área correspondiente al Plan Parcial San Pascual se presentan dinámicas diferentes, hay una resistencia activa por parte de sus habitantes. La comunidad está mejor organizada y con una economía predominantemen-

sus derechos. María Alarcón, habitante de San Pascual, expresó su preocupación durante esta protesta "...cómo es posible que nos van a vender aquí el barrio y no nos tienen para donde irnos. Estamos defendiendo el derecho, que nosotros somos seres humanos y que nos respeten" (Pazífico Noticias 2015).

En 2016, la comunidad presenta una demanda contra la oficina jurídica de la Alcaldía de Cali, mediante sus veedores, argumentado que el proyecto Ciudad Paraíso vulnera sus derechos. Uno de los principales puntos de conflicto era el valor de compra de las propiedades ofrecido por la Empresa Municipal de Renovación Urbana (EMRU), donde según los veedores, no se acercan ni la mitad del precio del avalúo. Además, denunciaron la ausencia de un Plan de Gestión Social acorde a las necesidades de la comunidad, exigiendo garantías claras durante el proceso de enajenación voluntaria y de compensación. Así lo expresó Fernando Pérez, presidente de la Junta de Acción Comunal del barrio San Pascual.

La EMRU en papeles y por medio del Plan Parcial ha hecho muchas cosas, pero no se

justifica que un inquilino por ejemplo salga con 600 mil pesos, que clase de plan social se le hace a una persona que ha vivido aquí 30, 40 años, la desplazan a otro barrio, sin ninguna otra clase de garantía. No existe, plan social no existe (Pazífico Noticias 2016)

Lo anterior, refleja un cambio de postura de la comunidad, que pasó de rechazar completamente el proyecto a considerar la posibilidad de vender sus propiedades, pero únicamente bajo condiciones justas: precios acordes al valor real de los predios y un conjunto de garantías contempladas en un Plan de Gestión Social que se ajusten a las necesidades de la comunidad. Asimismo, el conflicto en torno al valor de los predios tiene su origen en la clasificación socioeconómica del barrio San Pascual como estrato bajo-bajo, determinada en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de 2000 y ratificada en la actualización del POT de 2014. Esta categorización resulta contradictoria al considerar que San Pascual cuenta con una ubicación estratégica, delimitado por dos vías principales de alto flujo comercial y con acceso directo a troncales y estaciones del sistema de transporte masivo MIO. Paradójicamente, barrios vecinos al proyecto presentan una clasificación socioeconómica superior, a pesar de que, en algunos casos, enfrentan serios problemas sociales y de seguridad, como es el caso de El Calvario, identificado como una de las zonas más conflictivas del centro de Cali.

Bajo este contexto, en 2018 los habitantes del barrio San Pascual vuelven hacer una protesta pacífica para exigir una mesa de negociación con la Alcaldía de Cali y la Empresa de Renovación Urbana (EMRU), con la intención que el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) realice una actualización del avalúo catastral de los predios implicados y que se tenga en cuenta a la población en los proyectos de renovación urbana para que puedan seguir habitando el territorio, así lo expresa Fernando Pérez Quintero presidente de la Junta de Acción Comunal del barrio San Pascual a medios de comunicación.

“...los centros de la ciudad son los sitios más caros de todas partes, San Pascual aquí en la 15 con 15, se empieza Ciudad Paraíso; un predio aquí comprado, el metro cuadrado de 180-280 mil pesos, eso es una infamia, el metro cuadrado mínimo aquí está por ahí a un millón de pesos, claro que eso no lo decimos nosotros, eso debería decirlo el IGAC que se ha negado también hacer los avalúos en el sector”. Asimismo, en cuanto a la participación de los habitantes en el proyecto de Ciudad Paraíso afirma: “...todos somos comerciantes, somos propietarios, somos inquilinos que llevan 30 y 40 años en el sector que quieren hacer parte del nuevo proyecto de Ciudad Paraíso ¿Cómo? Eso hay que sentarlos y hay que negociarlo, de una manera

nosotros cedemos y ellos también, pero nosotros nos quedamos en el territorio” (Supernoticias del Valle 2018).

El entonces alcalde de Cali, Maurice Armitage, declaró que el municipio no puede ofrecer un valor superior al estipulado en el avalúo debido a cuestiones legales. Sin embargo, tampoco planteó alguna estrategia para garantizar la inclusión de la población de San Pascual en el proyecto Ciudad Paraíso, sobre todo su permanencia en el territorio. Esta situación pone en evidencia dos problemas. 1) la necesidad de una reforma normativa sobre la actualización catastral en proyectos de renovación urbana, permitiendo al municipio contar con más herramientas para la adquisición de predios, satisfaciendo las expectativas de los propietarios. 2) la falta de voluntad política para integrar a los residentes y comerciantes locales, respondiendo a una planificación deficiente o a la exclusión deliberada de sectores de bajos ingresos que han habitado el barrio durante décadas en favor de un proyecto diseñado para la llegada y beneficio de clases medias y altas. En otras palabras, se evidencia el intento de segregación residencial propuesta por Sabatini, Cáceres y Jorge (2001), caracterizada por la constante búsqueda de configurar barrios homogéneos a nivel socioeconómico.

A inicios del 2022 comenzó la construcción de la primera torre del proyecto, denominada Paraíso Central, ubicada en el Plan Parcial El Calvario. Este edificio cuenta con 20 pisos y 331 apartamentos, cada uno con un área construida de 48,75m² y un costo inicial de 167 millones de pesos colombianos (Paraíso Central 2022). Para junio de ese mismo año, el proyecto ya había logrado vender el 88,5% de las unidades, dejando disponibles solo 38 apartamentos (Alcaldía de Santiago de Cali 2022). Posteriormente, el 1 de junio de 2023, se inicia la construcción del búnker de la Fiscalía General de la Nación, ubicado en la Carrera 10 entre las Calles 12 y 13. Este avance ha generado preocupación entre habitantes en situación de calle y vendedores ambulantes, quienes a pesar del proceso de demolición en el Plan Parcial El Calvario se resisten a irse del territorio. Muchos expresan incertidumbre sobre la existencia de un plan de reubicación, considerando que algunos llevan más de 50 años trabajando en la zona desde que existía la Plaza de Mercado Central (Tu Barco 2023).

Bajo este contexto, la resistencia de la comunidad de San Pascual ha obligado a replantear algunos aspectos del proyecto. Así para el 2023, el gerente de la EMRU Yecid Cruz, confirmó la inclusión de esta población en el nuevo desarrollo residencial:

“...va a salir un segundo proyecto ahí en San Pascual, que es una torre de 750 unidades habitacionales. Es importante decirles a los residentes que van a ser tenidos en cuenta

en este proyecto, este proyecto privado contempla de que ellos participen y puedan adquirir apartamentos si quieren ser parte de este desarrollo.” (Tu Barco 2023).

Esta nueva propuesta podría representar un avance hacia la integración de los habitantes originales de San Pascual en el proyecto Ciudad Paraíso. Sin embargo, la comunidad sigue manifestando su rechazo a la posibilidad de dejar sus hogares para trasladarse a los futuros apartamentos ofrecidos por la EMRU.

Los residentes argumentan que el cambio implicaría una drástica reducción en el espacio habitable, pasando de viviendas que en promedio son de 100m² a unidades de apenas 48m², considerándolo insuficiente para sus necesidades y un retroceso en su calidad de vida (Tu Barco 2023).

En síntesis, las disputas entre los entre los diversos actores persisten y ha conllevado a una adaptación de estrategias por parte de que cada actor. A pesar de que todos parecen estar a favor de la revitalización del sector, sus intereses y objetivos particulares siguen marcando la diferencia en sus acciones (Figura 4). Por ende, se hace evidente la necesidad de un diálogo inclusivo entre las diferentes partes para alcanzar un consenso que beneficie a toda la comunidad involucrada, logrando la integración de las diferentes clases sociales en aras de mitigar las desigualdades territoriales que están históricamente arraigadas en ciudades latinoamericanas, como es el caso de Cali, conocida como la Sucursal del Cielo.

Figura 4. Proceso de compra y demolición de predios para el proyecto Ciudad Paraíso, 2010.



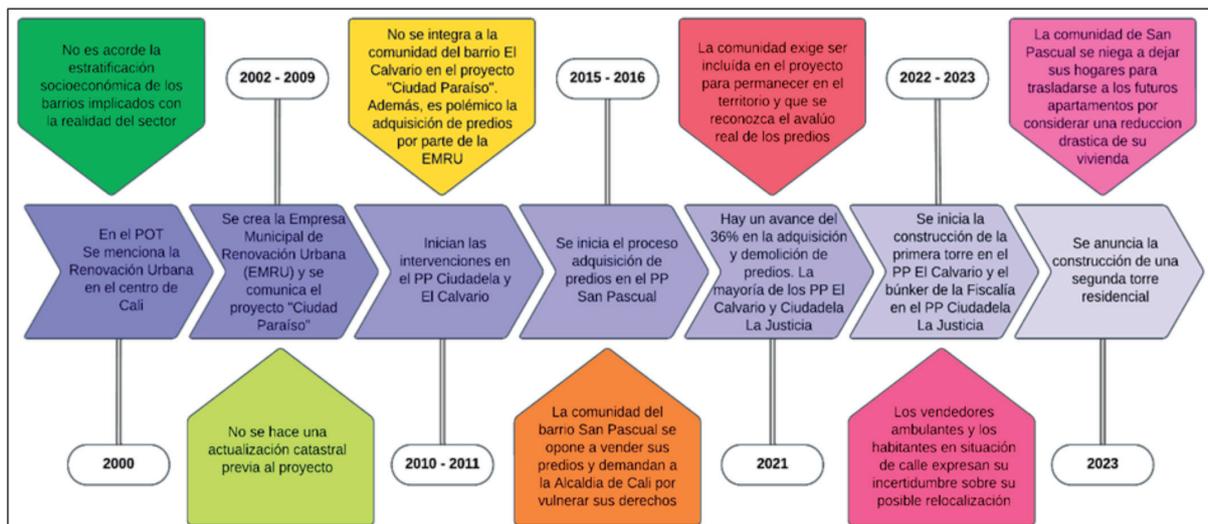
Fuente. Tomado del portal web Alcaldía de Santiago de Cali. Disponible en: https://www.cali.gov.co/alcaldenlinea/publicaciones/35945/ciudad_paraso_sin_impuestos/

Figura 5. Primera torre residencial del Proyecto Ciudad Paraíso, 2023.



Fuente. Tomado del portal web EL PAÍS. Disponible en: <https://www.elpais.com.co/cali/ciudad-paraiso-estan-avanzando-las-obras-de-renovacion-del-centro-de-cali-0948.html>

Figura 5. Línea de tiempo sobre el desarrollo del proyecto Ciudad Paraíso y sus principales problemáticas.



Fuente. Elaboración propia.

Conclusiones

El proyecto Ciudad Paraíso ha sido promovido institucional y mediáticamente como una intervención urbanística destinada a mejorar la habitabilidad y competitividad del centro de Cali.

No obstante, su implementación ha enfrentado a múltiples dificultades e imprevistos, derivados de una planificación basada en un modelo de gentrificación que excluye a poblaciones en situación de vulnerabilidad, generando sobrecostos y, lo más crítico, un proceso que favorece

el despojo simbólico y material de comunidades tradicionales al no integrarlas de manera eficiente en el desarrollo del proyecto.

El análisis realizado sobre el impacto de Ciudad Paraíso, deja en evidencia su influencia en las desigualdades territoriales y pobreza en el área centrica de Cali. Por consiguiente, los resultados indican que la hipótesis planteada se cumple parcialmente: mientras se fomenta procesos de gentrificación que priorizan la inversión de grandes capitales y resultan en la expulsión de residentes oriundos, como ocurrió en el barrio El Calvario, también se ha generado un proceso de resistencia significativa en el barrio San Pascual, donde la población ha ido aprendiendo de la experiencia del barrio vecino y se ha organizado para enfrentar mediante vías legales las acciones del Estado, representado por la EMRU.

En este contexto, la comunidad de San Pascual ha adaptado su estrategia con el paso del tiempo pasando de un rechazo absoluto al proyecto a entablar demandas contra la Alcaldía de Cali y a considerar la venta de sus predios, bajo la exigencia de una serie de garantías. Entre estas, destaca una actualización catastral que permitiría ajustar los avalúos prediales al valor real de los inmuebles para poder avanzar en las negociaciones de compraventa. Además, la comunidad ha exigido desde 2018 su inclusión en el proyecto para permanecer en el territorio, cambiando el paradigma de una gentrificación total a uno que promueve la mixtura social.

A pesar de las modificaciones en los diseños y la incorporación de nuevos proyectos habitacionales para la población por parte de la EMRU, persisten desafíos significativos como la pérdida de espacio habitable y patrimonial, ya que los residentes se enfrentarían a una reducción drástica de sus viviendas, pasando de áreas superiores a 100m² a apartamentos de algo más de 48m². Asimismo, la transición a conjuntos cerrados introduce dinámicas de fragmentación y segregación urbana, erosionando el sentido de pertenencia comunitaria y reforzando el choque cultural entre las nuevas y las antiguas formas de vida en el sector.

Referencias bibliográficas

Alcaldía de Santiago de Cali. Alcaldía de Santiago de Cali. 22 de febrero de 2024. <https://www.cali.gov.co/planeacion/publicaciones/144497/demografia-de-santiago-de-cali/genPagdoc2187=1> (último acceso: 20 de noviembre de 2024).

—. Cali Gov Co. 21 de junio de 2022. <https://www.cali.gov.co/gobierno/publicaciones/169716/solo-quedan-a-la-venta-38-apartamentos-del-proyecto-de-vivienda-mas-innovador-en-el-centro-de-cali/> (último acceso: 08 de diciembre de 2024).

Betancur, John J. «Gentrification in Latin America: Overview and Critical Analysis.» Hindawi

Publishing Corporation, febrero 2014: 1-14.

Cali, Alcaldía de Santiago de. Cali Gov Co. 04 de marzo de 2016. [https://web1.cali.gov.co/publicaciones/la_emru_especialista_en_promover_el_desarrollo_de_la_ciudad_pub#:~:text=La%20EMRU%20fue%20creada%20de,Plan%20de%20Ordenamiento%20Territorial%20P.O.T.\(ultimo%20acceso:06%20de%20diciembre%20de%202024\).](https://web1.cali.gov.co/publicaciones/la_emru_especialista_en_promover_el_desarrollo_de_la_ciudad_pub#:~:text=La%20EMRU%20fue%20creada%20de,Plan%20de%20Ordenamiento%20Territorial%20P.O.T.(ultimo%20acceso:06%20de%20diciembre%20de%202024).)

Carrasco Rosa, Ana. «La sociedad de consumo: origen y características.» Contribuciones a la Economía, 2007: 4.

COLOMBIA. COLOMBIA.COM. 04 de enero de 2024. <https://www.colombia.com/actualidad/nacionales/el-calvario-el-barrio-zombien-el-que-la-vida-se-consume-entre-drogas-e-indiferencia-442909> (último acceso: 07 de diciembre de 2024).

De Mattos, C, y A Iracheta. «Globalización y territorio.» Centro-h, n° 2 (diciembre 2008): 99-110.

De Mattos, Carlos A. «Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo.» EURE 25, n° 76 (1999): 29-56.

Delgadillo P, Victor Manuel. «Repoblamiento y recuperación del Centro Histórico de la ciudad de México, una acción pública híbrida, 2001-2006.» Economía, Sociedad y Territorio 8, n° 28 (2008): 817-845.

Denzin, Norman K, y Yvonna S Lincoln. «The Discipline and Practice of Qualitative Research.» The Sage Handbook of Qualitative Research, 2005: 1-32.

EL TIEMPO. EL TIEMPO. 10 de 07 de 2023. <https://www.eltiempo.com/colombia/cali/cali-estos-son-los-barrios-mas-peligrosos-de-la-ciudad-784939> (último acceso: 07 de 12 de 2024).

Fernández, F. «Renovación urbana en contexto. SD Bogotá, De la renovación a la revitalización.» Desafíos para Bogotá, 2015: 21-35.

Ferreira, Francisco, y Michael Walton. La desigualdad en América Latina. ¿Rompiendo con la historia? Bogotá: Banco Mundial, 2005.

Gaffney, Christopher. «Mega-events and socio-spatial dynamics in Rio de Janeiro 1919-2016.» Journal of Latin American Geography 9, n° 1 (2010): 7-29.

Goonewardena, Kanishka. «Henri Lefebvre y la revolución de la vida cotidiana, la ciudad y el Estado.» Urban, Julio 2011: 1-15.

Harvery, David. Rebel Cities. From the Right to the City to the Urban Revolution. London: Verso, 2012.

Hidalgo, Rodrigo. «los centros históricos y el desarrollo inmobiliario: las contradicciones de un negocio exitoso en santiago de chile.» revista electrónica de geografía y ciencias

- sociales .» REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES 14, n° 331 (agosto 2010): 1-17.
- Inzulza C, Jorge. «Contemporary Latin American gentrification? Young urban professionals discovering historic neighbourhoods.» *Urban Geography*, marzo 2016: 1195-1214.
- Janoschka, Michael. «El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización.» *EURE* 28, n° 85 (diciembre 2002): 11-29.
- Kaztman, Rubén. «Seducidos y abandonados: el aislamiento social de los pobres urbanos.» *Revista de la Cepal* 75 (Diciembre 2001): 171-189.
- Lefebvre, H. *La survie du capitalisme: la re-production des rapports de production*. 3. Economica, 1973.
- Lefebvre, Henri. *La Revolución Urbana*. 3. Editado por Alianza Editorial. Traducido por Mario Nolla. 1980.
- Lefebvre, Henry. *El Derecho a la Ciudad*. Cuarta. Barcelona: Península, 1978.
- Martínez, Pedro M. «El centro urbano de Cali, entre El Calvario y Ciudad Paraíso.» *PROSPECTIVA*, n° 19 (octubre 2014): 167-195.
- Palacios R, Pedro E. «Renovación urbana y desterritorialización. Análisis del Plan Parcial Estación Central Bogotá.» *Revista Ciudades, Estados y Política* 5, n° 2 (2018): 35-52.
- Paraíso Central. Paraíso Central. 2022. https://www.paraisocentralcali.com/media/Brochure_Paraiso-Central_2021.pdf (último acceso: 08 de diciembre de 2024).
- Pazífico Noticias. Habitantes de barrios céntricos de Cali rechazan proyecto Ciudad Paraíso. Youtube, Valle del Cauca, 24 de abril de 2015.
- Pazífico Noticias. Habitantes del centro de Cali entablan demanda contra el proyecto Ciudad Paraíso. Youtube, Valle del Cauca, 08 de abril de 2016.
- Perea Álvarez, Randy. «Proyecto de renovación urbana Ciudad Paraíso: beneficios y dificultades.» *Revista Geográfica*, 2023: 53-68.
- Sabatini, Franciso, Gonzalo Cáceres, y Cerda Jorge. «Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción.» *EURE* 28, n° 82 (diciembre 2001): 21-42.
- Supernoticias del Valle. Nuevamente habitantes de San Pascual protestan por proyecto Ciudad Paraíso [video]. Youtube, 16 de mayo de 2018.
- TIEMPO, EL. EL TIEMPO. 09 de octubre de 2019. <https://www.eltiempo.com/colombia/cali/comienzan-obras-en-el-calvario-de-cali-para-proyecto-ciudad-paraíso-421488> (último acceso: 07 de diciembre de 2024).
- Tu Barco. En medio del “infierno” se construye Ciudad Paraíso en Cali. Youtube, Valle del Cauca, 21 de marzo de 2023.
- Vergara C, Carlos. «Gentrificación y renovación urbana. Abordajes conceptuales y expresiones en América Latina .» *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* 33, n° 1 (julio 2013): 219-234.