

ESTUDIOS URBANOS

Regeneración urbana, regulación institucional y segregación social en la avenida 24 de Mayo. Período 1980-2014

Juan Fernando Ortega Lloré

Bases para la implementación de buses eléctricos en el Distrito Metropolitano de Quito. Una apuesta por un desarrollo sostenible

Edder Velandia Durán

REPORTAJE FOTOGRÁFICO

Quito Bicentenario

Movilidad sostenible

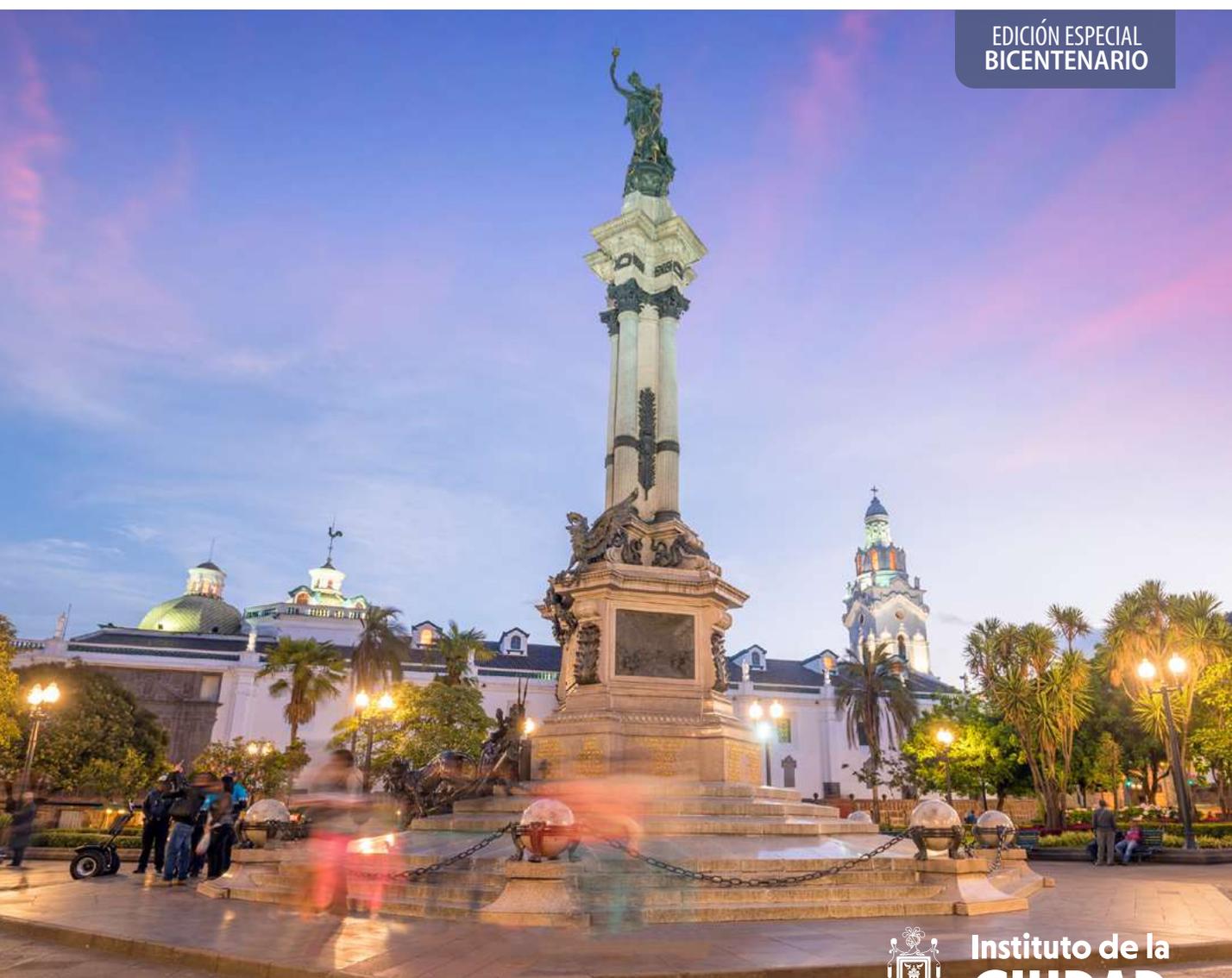
REFLEXIONES TEÓRICAS

Geografías de la gentrificación en el DMQ (SEPARATA)

Gustavo Durán, Juan Mérida, Marc Martí-Costa, Michael Janoschka

cuestiones **URBANAS**

EDICIÓN ESPECIAL
BICENTENARIO





cuestiones
URBANAS

Instituto de la Ciudad | Quito, Ecuador

Vol. 7 | N.º 1 | 2022 | ISSN: 1390-9142



Municipio
de Quito



Instituto de la
CIUDAD

Por un
Quito
Digno



BICENTENARIO

Cuestiones Urbanas
Volumen 7 | N°. 1 | 2022

Santiago Guarderas Izquierdo

Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito

Director

Francisco Játiva Yáñez

Consejo editorial

Angélica Ordoñez Charpentier - *Docente investigadora de la Universidad Andina Simón Bolívar*

Lama Al Ibrahim - *Politóloga*

Manuel Espinosa Apolo - *Historiador*

Francisco Játiva - *Director del Instituto de la Ciudad*

Comité editorial

Francisco Játiva

Azucena Sono Rodríguez

Fausto Poveda

Diseño

Juan Villacís, La Caracola

© Instituto de la Ciudad

García Moreno N2-57 y Sucre

Telf.: (593-2) 3952300 ext. 16001

www.institutodelaciudad.com.ec

ISSN: 1390-9142

Información y envío de artículos:

institutodelaciudad@gmail.com

revista@institutodelaciudad.com.ec

El Instituto de la Ciudad es una corporación social sin fines de lucro, dedicada al análisis aplicado de los procesos urbanos contemporáneos. Su labor busca apoyar la formulación de decisiones de política pública en el Distrito Metropolitano de Quito. La operación del Instituto está abierta a la diversidad de visiones que provengan de la sociedad y pone a disposición de las instituciones municipales su capacidad de elaboración y reflexión.

Las opiniones, interpretaciones y conclusiones expresadas por los autores de los artículos no necesariamente representan la visión del Instituto de la Ciudad ni de la Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito.

Se autoriza citar o reproducir el contenido de esta publicación con las referencias adecuadas y completas.

Quito, 2018

ÍNDICE

Editorial	4
Homenaje a Francisco Rhon Dávila	7
Regeneración urbana, regulación institucional y segregación social en la avenida 24 de Mayo. Período 1980-2014	
Juan Fernando Ortega Lloré.	11
Quito Bicentenario.	37
Bases para la implementación de buses eléctricos en el Distrito Metropolitano de Quito. Una apuesta por un desarrollo sostenible	
Edder Velandia Durán.	51
Movilidad sostenible.	69
Quito antes era lejos. Memoria y presente de las parroquias periurbanas de Quito	
José Jorge Peralta Arias	83
Un puente: ciudades, universidades, amistades	
María Samaniego	85
La utilidad de lo inútil. Manifiesto	
José Jorge Peralta Arias	87



Editorial

La revista *Cuestiones Urbanas* de la Corporación Instituto de la Ciudad tiene entre sus líneas una tradición que responde a la búsqueda de una sociedad mejor.

Sin duda alguna, es el resultado de más de una década de trabajo académico e investigación: una tradición de entrega y compromiso de esta institución, pero sobre todo de su gente.

En esta ocasión, tal tradición tiene un tinte especial debido a que una motivación ha inspirado cada una de sus páginas: la conmemoración del bicentenario de Quito. Dos siglos desde un grito de libertad y deseo de días mejores, que perdura al día de hoy con nuevos escenarios, pero es siempre el anhelo de una ciudad por ser faro y luz de muchas otras.

La revista que el lector tiene en sus manos es el resultado de un trabajo conjunto de todos los autores, quienes a través de su intelecto han respondido a la necesidad de aportar con ideas y soluciones a los problemas que aquejan al Distrito Metropolitano de Quito.

Por ello, esta obra, sin exagerar la realidad, es la prueba fehaciente de que una ciudad mejor es posible. Sin duda, el reto de pensar la ciudad de cara a sus problemas no es tarea sencilla. Por el contrario, en muchas ocasiones se ha pretendido evitarlo por lo incómodo de sus resultados. No obstante, esta Corporación jamás ha evitado afrontar tales desafíos, incluso en circunstancias adversas.

Con estos antecedentes, es para mí, en mi calidad de Director Ejecutivo, pero sobre todo como un ciudadano que vive en esta urbe, un placer entregar en esta

edición especial, con ocasión del bicentenario de nuestra ciudad, a Quito y a su Gobierno autónomo descentralizado este producto intelectual, cuyo único objetivo es aportar a tener una ciudad y una sociedad mejor.

En este editorial, tampoco puedo dejar de dedicar esta obra a Francisco Rhon, miembro fundador de la Corporación Instituto de la Ciudad, quien tristemente partió en este año dejando un vacío en el pensamiento y la actividad intelectual del país y la región, donde siempre fue un pilar y un motor de lucha por las causas sociales. Esta obra y este esfuerzo están dedicados a su memoria.

Finalmente, el lector y todo quien tenga esta obra en sus manos será un ciudadano mejor, que de ello también depende lograr días mejores y sociedades perdurables para las futuras generaciones. Este es y será el legado de la Corporación Instituto de la Ciudad.

Francisco Játiva Yáñez
Director Ejecutivo

HOMENAJE A FRANCISCO RHON DÁVILA

(1949-2022)

Antropólogo de profesión y oficio, terminó su carrera en la Universidad Iberoamérica de México; cursó la maestría en Economía del Desarrollo en la Universidad Stony Brooks (Estados Unidos). Una de sus primeras cercanías con las poblaciones más desamparadas fue su vinculación con el Programa del Muchacho Trabajador. A su corta edad (15 años), se estaban construyendo los cimientos que lo convertirían en un intelectual comprometido con la posibilidad de transformar una sociedad marcada por la desigualdad y la exclusión. Fundador y director del Centro Andino de Acción Popular (CAAP) y de la revista *Ecuador Debate*, Francisco Rhon contribuyó al fortalecimiento de las ciencias sociales en la región andina y Latinoamérica. Propulsó, además, como miembro de distintos organismos internacionales, la presencia y participación de nuestro país. Como asiduo conocedor de la problemática agraria, que se reflejó en varias de las publicaciones del CAAP, fue docente en la Universidad Andina, IAEN y UPS. Obtuvo a lo largo de su trayectoria varios reconocimientos y galardones, entre los más recientes, el Doctorado Honoris Causa por parte de FLACSO (2019), y el Premio Latinoamericano de Ciencias Sociales por parte de CLACSO (2022). Su larga trayectoria y compromiso, en especial con la población indígena de la Sierra, y su visión crítica y aguda ante el devenir de la historia fueron algunas de las tantas características por las cuales el Dr. Rhon se convirtió en un referente y una voz autorizada en el espacio de lo político. Su gran legado es una ruta trazada para repensar el papel de las ciencias sociales, para propiciar debates ante la crisis nacional y mundial desde la investigación-acción.



ESTUDIOS
URBANOS

Regeneración urbana, regulación institucional y segregación social en la avenida 24 de Mayo. Período 1980-2014

Juan Fernando Ortega Lloré *

* Investigador independiente, magíster en Estudios de la Cultura de la Universidad Andina Simón Bolívar

Resumen

Este estudio aborda la regeneración del bulevar 24 de Mayo ejecutada en 2011, y trata aspectos socioculturales e históricos del período 1980-2014 necesarios para la comprensión del proceso en el que se enmarca esta intervención. Asimismo, observa la problemática en la que se inserta esta reforma, articulada a políticas urbanísticas, de promoción turística y de patrimonialización oficial del Centro Histórico de Quito y a sus efectos en el tejido social, cultural y económico de este sector, que durante la segunda mitad del siglo XX fue uno de los núcleos de comercio y sociabilidad popular más importantes de la ciudad. Metodológicamente, este estudio adopta orientaciones de la investigación sociocultural y etnográfica, y se focaliza en las perspectivas y en las interpretaciones de los actores involucrados. Además, emplea *herramientas* de recopilación de información y de análisis cualitativo, así como categorías que aportan al reconocimiento de la problemática concerniente a la 24 de Mayo, como regeneración y renovación urbana, patrimonio, y elitización o gentrificación.

Palabras clave

culturas populares, regeneración urbana, segregación social, tentativas de elitización, perspectivas de las/os pobladores.

do San Roque,³ fue una de las áreas de comercio de alimentos al por mayor más importantes de la ciudad. Como parte de los usos diversos instaurados en esta etapa, allí se instalaban también una zona de arribo de transportes interprovinciales, y un ámbito compuesto de alojamientos, fondas, cantinas y comedores populares, casas de citas, una fábrica de cerveza (Cervecería La Victoria), un hotel-casino, y un teatro (Teatro Puerta del Sol). El carácter comercial-popular de “la 24” se nutrió de su vecindad con dos de los principales mercados de la ciudad: Santa Clara y San Roque, ubicados en el centro histórico de la urbe hasta las últimas décadas del siglo XX.

Para varios moradores del sector, las reformas urbanísticas realizadas desde principios de los años 1980 en la avenida modificaron radicalmente estas particularidades. No obstante, hasta el presente, la 24 de Mayo se constituye como una “zona de contacto” (Pratt, 1997): una frontera física y simbólica del CHQ o un espacio de interrelación *entre* el mundo mestizo oficializado y el mundo urbano-popular e indígena, entre elementos urbanos y rurales, y entre grupos, cosmovisiones, prácticas y fuerzas socioculturales que comprenden y experimentan a Quito de diferentes maneras.

En el presente, la 24 de Mayo está compuesta por una población heterogénea. En sus espacios conviven habitantes antiguos y nuevos, algunos propietarios de inmuebles que permanecen en la zona —en las últimas décadas, la mayoría trasladó su residencia al norte de la ciudad—, inquilinos, comerciantes formales, comerciantes y trabajadores por cuenta propia, trabajadores de los mercados, trabajadoras sexuales, personas desocupadas y subocupadas que acuden a este sector en busca de oportunidades laborales, e indigentes. En “la 24” y sus alrededores también funcionan entidades de diversa índole: cultural, municipal, bancaria y de ayuda a personas que cuentan con escasos ingresos económicos.

Un estudio institucional ejecutado en el marco de la rehabilitación del bulevar 24 de Mayo determinó que, en 2012, en el espacio intervenido

3 Ubicado desde la década de 1950 hasta inicios de la de 1980 en las calles Rocafuerte y Chimborazo.

existía una población de 836 habitantes (UNESCO, 2012). Sin embargo, tres de los cuatro barrios que atraviesa la avenida 24 de Mayo —La Victoria, San Roque y San Sebastián— reunían en 2010, en conjunto, 12 402 habitantes (INEC, 2010). Otro aspecto que hace referencia a las características socioculturales y demográficas de “la 24” es que, para 2010, en estos tres barrios residía la mayor cantidad de población indígena y afroecuatoriana de la parroquia Centro Histórico: 3281 y 474 habitantes respectivamente (INEC, 2010).⁴

La 24 de Mayo y sus barrios aledaños acogen a una parte significativa de la población procedente de diferentes provincias, que desarrolla su vida cotidiana en la capital ecuatoriana y en el CHQ debido al impacto de las políticas y de los cambios sociales y económicos estructurales de los últimos 60 años, que han afectado a pequeños productores campesinos de diferentes sectores y han generado traslados masivos (temporales y permanentes) desde las zonas rurales a Quito y a otras ciudades de Ecuador. Entre estas transformaciones se encuentran las Reformas Agrarias de los años 1964 y 1973, la disolución del sistema precapitalista de hacienda y la introducción del modo de producción capitalista en las áreas rurales y agrícolas, la distribución desigual de tierras derivada de estos y de otros aspectos históricos (como el sistema social colonial), el abandono estatal de ciertos sectores rurales, y la concentración de actividades en las urbes (Chiriboga, 1985; Mauro y Unda, 1988; Pachano, 1988). En este marco, “la 24” es habitada y frecuentada por un segmento importante de las personas y grupos indígenas de la región Sierra centro y norte del país que se han desplazado a Quito y se emplean en los mercados del CHQ. En estos sitios y en su alrededores trabajan, en muchos casos, en el comercio “informal” y más recientemente en el comercio “formal”, como cargadores o como desgranadoras, y en albañilería.⁵

4 En estos datos omito al barrio La Loma, debido a sus diferencias sociales, económicas y geográficas con la 24 de Mayo.

5 Coloco entre comillas los términos formal e informal debido a que estas categorizaciones por sí solas no explican las prácticas y los discursos que se desarrollan en torno a las modalidades de comercio de los mercados

La 24 de Mayo forma parte de un área socioeconómica que tiene como puntos primordiales a los mercados San Roque, Asociación de Pequeños Comerciantes Central Primero de Mayo y San Francisco. Las actividades de estos centros de comercio se extienden a calles como la Cumaná, la Quiroga, la Chimborazo, la Imbabura, la Ambato, la Loja, la Rocafuerte y la Bolívar. Esto, a través de bodegas y almacenes de distribución de alimentos perecibles y no perecibles, de ventas en las calles de principalmente alimentos perecibles, y de otros tipos de negocios articulados al funcionamiento sociocultural y económico del sector.

Si bien la 24 de Mayo no es un barrio sino una vía que atraviesa a diferentes barrios localizados en el costado sur del CHQ, genera intensos sentidos de identificación y pertenencia. Además, una parte significativa de sus lógicas de funcionamiento está influenciada por la actividad comercial y social actual de las zonas centro y suroccidental del casco antiguo de la urbe, sector que, en cierta medida, mantiene el carácter popular y de ocupación de espacios públicos que particularizó al CHQ hasta inicios de la década de los 2000. De esta área sociocultural popular también forma parte el barrio San Roque, atravesado por un segmento de “la 24”, del que un número representativo de los vecinos de los espacios central y occidental de la avenida dice sentirse parte.

De acuerdo con indagaciones efectuadas para este estudio, en la 24 de Mayo existen diversas organizaciones de vecinos, comerciantes y trabajadores. La creación de algunas de estas agrupaciones responde a coyunturas sociales, económicas y políticas específicas. Por esto, las asociaciones que se crearon a partir de la rehabilitación del bulevar 24 de Mayo, llevada a cabo en 2011, son las que poseen mayor influencia y visibilidad barrial y política. Entre estas últimas organizaciones, se encontraban, en el período en que se realizó esta investigación, el Comité Pro-defensa del Patrimonio Familiar, integrado

populares de Quito. En estos espacios, los medios oficiales de formalización de actividades coexisten con otros mecanismos que, aunque no sean reconocidos institucionalmente, proporcionan grados de formalización del empleo. Entre estas otras modalidades se encuentra, por ejemplo, la creación de asociaciones de comerciantes.

por propietarios de inmuebles organizados frente a posibles expropiaciones, y Plaza Comercial 24 de Mayo, conformada por pequeños y medianos comerciantes y por propietarios de los nuevos negocios instalados en el bulevar 24 de Mayo entre las calles Cuenca e Imbabura. En “la 24” funcionan además organizaciones como la directiva del conjunto habitacional Victoria, el Centro Católico de Obreros (CCO), las asociaciones de comerciantes y trabajadores de los mercados ubicados sobre la avenida 24 de Mayo (San Roque y Asociación de Pequeños Comerciantes Central Primero de Mayo), y el colectivo de trabajadoras sexuales del bulevar 24 de Mayo.

El CCO se fundó en 1906, y desde aproximadamente la segunda década del siglo XX funciona en un inmueble ubicado en la parte posterior de la iglesia del Robo (bulevar 24 de Mayo entre Cuenca e Imbabura). Su creación, promovida por miembros de la élite conservadora quiteña, reflejó las disputas ideológicas y políticas entre conservadurismo y liberalismo de fines del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX.⁶ En la actualidad, en este espacio se efectúan las reuniones del Cabildo del Centro Histórico, órgano de representantes ciudadanos que trabaja en coordinación con el Municipio de Quito.

Y la Asociación de Pequeños Comerciantes Central Primero de Mayo fue fundada en 1975 por vendedoras de alimentos que ejercían sus actividades en la avenida 24 de Mayo e Imbabura, en las afueras del Teatro Puerta del Sol, y fueron desplazadas de la zona. Con este desalojo, las comerciantes minoristas establecieron un mercado en terrenos pertenecientes al antiguo Colegio Central Técnico, localizados en el extremo occidental de “la 24”.

En el sector que rodea a la 24 de Mayo se asientan tres iglesias católicas: la iglesia de San Francisco, la iglesia de San Roque y la iglesia del Robo. Y, de acuerdo con su carácter de Mayo, de lugar de vivienda y trabajo de migrantes internos, durante la realización de esta investigación en su entorno funcionaban aproximadamente seis iglesias indígenas evangélicas, dos de las

6 Acerca de esta temática, ver Luna (1984) e Ycaza (1991).

cuales se ubicaban dentro del bulevar: Cordero de Dios–Centro y Antorcha de Cristo.

La vigencia de las prácticas y espacios mencionados depende, en buena medida, de las redes (entendidas como relaciones) sociales y comerciales populares desarrolladas en el CHQ a partir de la segunda mitad del siglo XX, de las que “la 24” fue una de sus articulaciones más importantes.

Renovación urbana en “la 24”

De núcleo social y comercial popular a zona marginada

Las descripciones anteriores permiten situar y llegar a la problemática de la 24 de Mayo. Los usos socioculturales y comerciales populares que caracterizaron a este sector desde la primera mitad del siglo XX iniciaron su transformación entre fines de la década de 1970 y durante toda la de 1980. Este cambio preliminar se concretó, principalmente, a través de la construcción del viaducto subterráneo que atraviesa a la avenida y que conecta a los costados oriental y occidental del lado sur del CHQ; que comenzó durante la alcaldía de Gustavo Herdoíza (1984-1988) y finalizó durante la administración de Rodrigo Paz (1988-1992). Con esta intervención se efectuó el primer desplazamiento del comercio popular concentrado en la 24 de Mayo: específicamente, el desalojo de las/los comerciantes que trabajaban

Foto 1. La 24 de Mayo en un día de feria, antes de la construcción del viaducto. Imagen captada desde la 24 de Mayo y Chimborazo.



Fuente: Archivo El Comercio.
Elaboración: César Moreno, 1977.

a cielo abierto en el área —en ferias de muebles, de alimentos perecibles y no perecibles, de comidas preparadas, de utensilios para el hogar, de indumentarias nuevas y usadas, y de productos artesanales— y la reubicación de una parte de estos vendedores en el nuevo mercado San Roque, localizado desde principios de los años 80 en el extremo occidental del CHQ. Durante la ejecución de esta investigación, el episodio fue recordado por una de estas comerciantes como parte de sus experiencias personales y grupales:

En esta 24 de Mayo vendían todo. Igualmente, allí vendían las señoras los arroces. Yo vendía allí, afuera del Teatro Puerta del Sol. En ese entonces yo vendía legumbres. Después ya comenzó nomás a organizarse, dividieron las calles [con la apertura del viaducto], el mercado de San Roque pasó para arriba, el mercado de Santa Clara vino para acá a San Francisco. A nosotras nos pasaron acá a la plataforma Primero de Mayo y aquí estamos, aquí nos quedamos a trabajar. (Luisa, vendedora de la Asociación de Pequeños Comerciantes Central Primero de Mayo, 20 de mayo de 2014)

Varios habitantes y ocupantes de “la 24” insistieron en que esta es la primera de las diferentes intervenciones que a partir de los años 80 transformaron el funcionamiento social y comercial del sector. Para estos vecinos/as, desde entonces en esta zona predominaron únicamente los negocios de artículos usados, chacinerías y material reciclado, como botellas, cartón y papel: “la 24” pasó, así, a ser identificada como un área marginal. Al respecto, Blanca, excomerciante de artículos usados que instaló una pequeña cafetería en el bulevar, en concordancia con los nuevos usos establecidos a partir de la regeneración efectuada en 2011, mencionó:

Vendían juegos de sala, vendían colchones, vendían de todo aquí en esta parte. Desde aquí [av. 24 de Mayo y Cuenca] hasta la plancha de la calle Venezuela ocupaban. Ya es años de lo que les quitaron a los de los muebles. De ahí ya no permitieron poner nada más que los negocios de nosotros: las cosas usadas. (Blanca, ex-comerciante de artículos usados, 17 de abril de 2014)

Foto 2. Viaducto de la avenida 24 de Mayo. Fotografía tomada desde la 24 de Mayo y Chimborazo, que registra el cambio iniciado en la década de 1980.



Fuente: Elaboración propia, 2016.

Foto 3. Edificación del conjunto habitacional Victoria, que empezó a construirse a principios de los años 1990 y se culminó a finales de esta década.



Fuente: Elaboración propia, 2016.

Según planes urbanísticos de inicios de los años 80, la construcción del viaducto, que llevó al desplazamiento de los comerciantes de “la 24”, se articuló mediante pautas de conservación dirigidas a “descentralizar y desconcentrar la sobrecarga de usos que afectan al Centro Histórico, así como limitar el acceso vehicular, que constituyen dos causas importantes de su deterioro” (Municipio de Quito, 1980: 31). Estas políticas, aplicadas en el marco de los primeros años de la declaratoria de Quito como Patrimonio Cultural de la Humanidad, se enfocaron también en una reorganización del sistema de distribución y comercialización de alimentos de la capital, cuyo núcleo se localizaba hasta ese entonces en el antiguo mercado San Roque y en la 24 de Mayo. Como parte de estas reformas, en el año 1981 se inauguraron el nuevo mercado San Roque en el límite sur-occidental del CHQ (avenida 24 de Mayo y Cumandá), y el Mercado Mayorista de Quito en el sector de Solanda, en el sur de la ciudad. Los impactos de estas políticas se advirtieron a inicios de la década de 1990, en

estudios que abordan las problemáticas y transformaciones del CHQ:

[...] Efecto similar, por desplazamiento de la población, se produce por la ejecución [del viaducto] de la av. 24 de Mayo, que afecta a las actividades que le eran características, por ejemplo: el comercio, la recreación y otras de contenido popular que han sido desplazadas y/o eliminadas del sector. (Naranjo, 1990)

Economía popular, vida cotidiana y modernización en la década de los 1990

Durante los años 90 se realizaron varias intervenciones en la 24 de Mayo. Entre estas se cuentan la readecuación de espacios y plataformas ejecutada con el propósito de recuperar la imagen de bulevar con que se inauguró a principios del siglo XX, que se vio afectada por la edificación del viaducto durante 1980. Otra reforma de este

período fue la reestructuración del edificio de la excervecería La Victoria para dar lugar al conjunto habitacional Victoria, como parte de un programa de vivienda dirigido a sectores sociales de ingresos medios (Municipio de Quito, 1992 y 2012a; Samaniego, 2007).⁷

Una parte de las políticas municipales de planificación de principios de la década de 1990 buscó “atender a los sectores sociales involucrados en las zonas históricas” (Municipio de Quito, 1992: 10) a través de, por ejemplo, programas de vivienda y de empleo. No obstante, “la 24” y sus alrededores experimentaron los impactos de otras acciones institucionales orientadas al reordenamiento del comercio del área y, a partir de la segunda mitad de este decenio, al control de los espacios públicos del CHQ y a su acondicionamiento para el turismo. En este contexto, se efectuaron desalojos intensivos de comerciantes en las calles aledañas a la 24 de Mayo. Para Lucía y otros vecinos, estos desplazamientos formaron parte de los sucesos que contribuyeron al debilitamiento del carácter comercial-popular de este espacio y llevaron la “muerte del sector”, en contraste con lo que consideran espacios públicos vivos:

Antes esta calle [la Cuenca] y la 24 de Mayo eran tan comerciales, que gracias al trabajo en la 24 eduqué a mis hijos. Las señoras de aquí de la Cuenca y 24 de Mayo eran algo tradicional, vendían aquí delante de los locales, en la calle. Yo tenía el almacén en el local del fondo, en la 24 de Mayo y Cuenca, en todita esta cuadra vendían verduras, vegetales, aretes, ropa interior, medias... Debe ser feo ver eso, pero en cambio le daba vida a la calle. La 24 de Mayo era linda, era una avenida bien transitada. Ahora está muerta la 24 y muerta la Cuenca. (Lucía, comerciante del sector, 19 de marzo de 2014)

Estos cambios impactaron también en los mercados ubicados en el extremo occidental de “la 24”, y dan cuenta de la criminalización que las/os comerciantes de las calles del CHQ han vivido en

⁷ Aunque estas intervenciones se registran en estas fuentes, también son señaladas en notas de prensa y fueron parte de los testimonios de los moradores de la 24 de Mayo entrevistados para esta investigación.

diferentes momentos. Fabián, administrador de la de Pequeños Comerciantes Central Primero de Mayo, e hijo de una de las fundadoras de esta organización, indicó:

Tuvimos dos movimientos de inclusión a la plataforma: el uno fue el de las señoras que estuvieron en la Rocafuerte. La calle Rocafuerte era una venta, había ventas de lado a lado. Si te subes por el puente de la Mariscal Sucre y observas la Loja, ese mismo escenario era en la Rocafuerte, desde Santo Domingo, así era el centro. De ahí cuando limpiaron las autoridades municipales, hicieron un operativo [...]. Les limpiaron con la caballería, no se les dio un sitio de reubicación, se les destinó zonas, y una de ellas era acá la plataforma. Entonces un grupo de las señoras comerciantes vinieron acá. (Fabián, administrador de la Asociación de Pequeños Comerciantes Central Primero de Mayo, 9 de mayo de 2014)

La calle Loja entre Mariscal Sucre y Cumandá, mencionada por el entrevistado, se articula al nuevo mercado San Roque y hasta el momento en que se efectuó esta investigación era uno de los pocos sectores del CHQ en donde se ejercía diariamente y con gran intensidad la venta de alimentos y productos varios en el espacio público.

Además de las reformas indicadas, que afectaron de manera directa a la 24 de Mayo, se puede añadir que esta vía colinda con uno de los principales ejes de renovación urbana del CHQ en los años 90: la calle García Moreno. En la intersección de la García Moreno y 24 de Mayo se encuentra el edificio del exhospital San Juan de Dios, rehabilitado para funcionar desde 1998 como Museo de la Ciudad, entidad que en la última década ha generado formas de vinculación y cooperación con las vecinas/os del sector.

La 24 de Mayo en la “recuperación” del CHQ

Entre los años 2000 y 2009 se desarrolló lo que institucionalmente se identificó como la recuperación de los espacios públicos del CHQ (Soria, 2004). Las medidas que formaron parte de este

programa buscaron retirar a los comerciantes de ropa, calzado y artículos varios que abarrotaban las calles del CHQ, para reubicarlos en espacios adaptados y construidos para este fin, denominados “centros comerciales del ahorro”.

En este período también se realizaron en “la 24” intervenciones como la clausura, entre 2000 y 2001, de quince casas de citas que funcionaban en el sector, y la reubicación en La Cantera (barrio San Roque) de las trabajadoras sexuales empleadas en estos espacios. Esta medida se efectuó mediante una operación coordinada entre el Municipio de Quito y organizaciones de vecinos de la zona (Álvarez y Sandoval, 2013; Allan, 2008). Asimismo, en 2001 se ejecutó la demolición de 70 quioscos de ventas de artículos usados y de cachinerías (Soria, 2004),⁸ instalados en la 24 de Mayo entre Venezuela y García Moreno, y en 2009 se cerró la terminal terrestre de la ciudad, ubicada hasta ese entonces en el extremo oriental de la 24 de Mayo, para dar lugar a la operación de las nuevas terminales terrestres de Quitumbe y de Carcelén (ubicadas al sur y al norte de la urbe, respectivamente). Estos acontecimientos forman parte de las memorias de las/os vecinos de “la 24”.

Entre 2000 y 2009 se realizaron además otros proyectos dirigidos a la protección, conservación y renovación del casco histórico de Quito que obtuvieron resultados beneficiosos para poblaciones diversas, como los programas de rehabilitación de inmuebles particulares y de vivienda, dirigidos a personas de recursos bajos, medios y medios altos. Sin embargo, algunas reformas de este período beneficiaron únicamente a ciertos sectores sociales, y otras buscaron reposicionar valores simbólicos, socioculturales y políticos atribuidos al CHQ (pensado como la principal fuente de identidad nacional, capitalidad y patrimonio). En este entorno, ciertas intervenciones encarnaron lo que podría definirse como

⁸ La existencia de cachinerías, es decir, de locales que comercian artículos robados, ha sido un “secreto a voces” en la historia de la 24 de Mayo. Sin embargo, se las confunde con los negocios de artículos usados y de reciclaje de “la 24”, recolectados por vendedoras/es y por encargadas/os en distintos puntos de la ciudad. La adquisición y la recolección de artículos y ropa usada ha sido, durante mucho tiempo, parte de las estrategias de sobrevivencia de las/os migrantes internos en la capital del país.

una “negación de lo popular” (Córdova, 2005). Nuevos desplazamientos de comerciantes autónomos afectaron a una parte importante de los actores del CHQ y a las prácticas económicas efectuadas para la obtención de su sustento. Al mismo tiempo, estas medidas aportaron una imagen del CHQ que favorecía a un concepto homogeneizado de identidad nacional y urbana, así como la promoción turística. Fabián narró así un pasaje de lo ocurrido:

El segundo grupo y el más fuerte que ha nutrido a la plataforma Central Primero de Mayo es el que viene de la modernización del Mercado Central, llevada a cabo durante la gestión de Paco Moncayo. Era el mismo caso que el de San Roque: todas las ventas afuera, las señoras se ponían en los alrededores en las calles. Entonces, se arregló el mercado y a toda la gente que estaba alrededor les dieron dos alternativas: “O buscan un sitio o les reubicamos”. Entonces una comisión de las señoras vino acá y viendo todo ese problema que se dio, porque hubo intervención policial y todo, se les dio el espacio y ellas ahorita ocupan la parte oriental de la plataforma. (Fabián, administrador de la Asociación de Pequeños Comerciantes Central Primero de Mayo, 9 de mayo de 2014)

La regeneración del bulevar 24 de Mayo

¿La tabula rasa como única opción?

Un documento elaborado por un organismo internacional define a la regeneración urbana como

una herramienta fundamental para la transformación y desarrollo de las ciudades de finales del siglo XX. Consiste en la remodelación de áreas urbanas consolidadas en el centro de la ciudad y se utiliza como un mecanismo para invertir un proceso de decadencia económica, demográfica y social a través de una intervención que en muchos casos viene marcada por una fuerte acción pública. (ONU-Hábitat, 2016: 5)

No obstante, este tipo de política genérica tiene efectos diferenciados en cada contexto intervenido. Así, en ocasiones, lleva a transformaciones de orden sociocultural que afectan a individuos y a colectivos, y omite los procesos históricos a través de los cuales se configuran tanto las formas de vida heterogéneas como las desigualdades sociales. Estos aspectos pueden observarse en lo ocurrido en la 24 de Mayo.

El proyecto de regeneración del bulevar, definido institucionalmente como rehabilitación o revitalización, se ejecutó mediante reformas realizadas durante todo el año 2011. Este programa se articuló con otras intervenciones efectuadas en su área de influencia, que buscaron vincular la remodelación del bulevar con modificaciones ya realizadas o por concretar en barrios del límite sur del CHQ, como San Roque, La Victoria, San Sebastián, y San Diego. Este proyecto de regeneración estuvo a cargo de la Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito durante el período 2009-2014, y ocupó a varias dependencias del Gobierno local encargadas de la ejecución de sus objetivos. Según medios de comunicación públicos y privados, esta intervención requirió una inversión de aproximadamente cinco millones de dólares.

El programa institucional en el que se enmarcó fue el Proyecto de Revitalización de la Avenida 24 de Mayo (Municipio de Quito, 2012a). Este plan, a su vez, se articuló con el Proyecto de Revitalización del Centro Histórico de Quito (Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, 2012): instrumento del Gobierno nacional del período 2007-2017, que incorporó a su planeación las reformas municipales de la etapa 2009-2014 a realizarse en el CHQ. La renovación ejecutada en la 24 de Mayo, y otras del contexto al que se hace referencia, se ligó también a un programa político-institucional que tuvo como prioridad posicionar a Quito como destino turístico nacional, regional y mundial (Municipio de Quito, 2012b).

En el entorno político y administrativo del período municipal 2009-2014, la 24 de Mayo y sus alrededores se constituyeron como una de las zonas de mayor interés para los proyectos de renovación del casco antiguo de la capital del

país, así como para los planes institucionales dirigidos a la ampliación de su circuito patrimonial y turístico. La avenida se estableció como la columna vertebral de un conjunto de intervenciones que incluía a los barrios San Roque y San Sebastián, y al sector de la ex-terminal terrestre Cumandá. Además de intervenciones dirigidas a la 24 de Mayo (como la del bulevar y la del edificio de la antigua terminal), el Proyecto de Revitalización del Centro Histórico de Quito planteaba la ejecución de otras reformas. Entre estas se encontraban la rehabilitación y el cambio de uso de los edificios del ex-penal García Moreno, del antiguo hospital psiquiátrico San Lázaro, y de la ex-cárcel municipal. En las instalaciones del ex-penal se proponía la creación de un hotel cinco estrellas, en las del San Lázaro se proyectaba establecer una dependencia de la Universidad de la América, y en las de la ex-Cárcel n.º 2 se planteaba establecer el Instituto Tecnológico Superior de Turismo y Patrimonio. De estas tres reformas, hasta el momento ha llegado a concretarse únicamente la última.

Para algunos habitantes de “la 24”, la participación de las/os vecinos del sector en este programa se limitó a su ajuste a las propuestas planteadas por el Municipio de Quito, que en una parte importante se focalizaron en transformar a la 24 de Mayo en un sitio turístico.

El escenario producido

A partir de la regeneración del bulevar de la 24 de Mayo, sus espacios se encuentran diferenciados y jerarquizados. Así, esta vía se fragmenta física y simbólicamente entre las áreas intervenidas y las no intervenidas. De un lado, entre las calles Venezuela e Imbabura, se extiende a lo largo de cinco cuadras el bulevar que se constituye como el punto principal de la reforma municipal y cumple el rol de núcleo central de la avenida. De otro, entre las calles Imbabura y Cumandá, en el lado occidental de la 24 de Mayo, se despliega la zona de acceso a los mercados que se asientan sobre esta vía: San Roque y Asociación de Pequeños Comerciantes Central Primero de Mayo. El costado occidental de “la 24” se conecta, a través de la calle Cumandá, con el ex-penal

García Moreno. Entre estos dos segmentos, el área de la calle Imbabura aledaña al bulevar 24 de Mayo opera como una zona límite entre el espacio regenerado y los barrios San Roque y La Victoria, de funcionamiento social y comercial popular, y entre los lados este y oeste de la avenida.

En el costado oriental de “la 24” se ubica el parque urbano Cumandá. Este espacio se asienta sobre lo que fue la antigua terminal terrestre de la ciudad. En el lado norte del Cumandá, la extensión de la calle Morales que se encuentra dentro del parque forma parte del movimiento turístico-comercial del sector de La Ronda. Por su parte, en el lado sur, que da a la 24 de Mayo, se puede observar una hilera de alojamientos y negocios fuera de funcionamiento que estuvieron activos durante el período de operación de la ex-terminal. Como ya se mencionó, el sector de la desaparecida terminal terrestre Cumandá se configuró como un punto de llegada masiva de visitantes y migrantes internos a la capital del país entre la década de 1950 y fines de la de los 2000. La zona de la terminal Cumandá se articulaba directamente con el funcionamiento social y económico de “la 24” y se conformaba, junto con los barrios que rodean a la avenida, como un área de recibo que ofrecía empleo, vivienda

y alimentación a quienes llegaban a Quito en busca de oportunidades laborales.

En el bulevar regenerado, las plazas que lo conforman fueron renovadas de acuerdo con un estilo arquitectónico global contemporáneo, de ajardinamiento y modernización de espacios. A partir de la regeneración, en el bulevar predominan los espacios de formas geométricas rectas cubiertos con baldosas de granito. Allí se instalaron mobiliario urbano de cemento con cubiertas de mármol negro, arborización ornamental y, durante los primeros años de su reinauguración, fuentes de agua a ras del suelo e iluminación escenográfica. Esta estética es compartida por ciertos espacios públicos y privados del CHQ destinados, en parte, al turismo y resguardados a través de higienización y seguridad privada permanente. En el caso del bulevar 24 de Mayo, en el período en que se realizó el trabajo de campo que corresponde a este estudio, su espacio era vigilado por guardias privados, pero también, en ciertos momentos, por integrantes de la Policía Nacional y de la Policía Metropolitana.

Respecto a las edificaciones que actualmente ocupan el bulevar 24 de Mayo, una parte son casonas de dos y tres pisos que datan de la primera mitad del siglo XX. Estos inmuebles son,

Foto 4. Estación Cumandá vista de oriente a occidente. Al fondo, el área central de la 24 de Mayo.



Fuente: Zapater (2013).
Elaboración: Luis Pacheco, 1957.

en buena parte, edificios de vivienda popular, es decir, de arriendo de cuartos y departamentos, con locales ubicados en la planta baja y en los zaguanes, cuyos usos comerciales actuales han sido definidos por el Municipio de Quito. Otro grupo de inmuebles son las casas construidas en las últimas décadas del siglo XX. Algunos locales comerciales que corresponden a estas edificaciones y forman parte del bulevar regenerado han sido decorados al “estilo antiguo”, para atraer la atención de clientes y mantenerse en la línea de los imaginarios turísticos y del patrimonio oficializado. Un tercer grupo de inmuebles está compuesto por casas que mantienen en sus frentes las características de las fachadas de la primera mitad del siglo XX, pero cuyo interior ha sido renovado de manera total o parcial. Este tipo de intervenciones se efectuaron en algunos de los edificios institucionales que en el presente se ubican en el sector. Un último y aún minoritario grupo de edificaciones lo conforman ciertas casonas renovadas por completo al estilo de la primera mitad del siglo XX, destinadas a restaurantes y espacios culturales como algunos de los que se encontraban hasta inicios de 2015 en el mirador de la calle Loja y Venezuela.

El conjunto del bulevar regenerado difiere de la fisonomía y de los usos sociales y comerciales populares establecidos en la 24 de Mayo durante la segunda mitad del siglo XX e inicios del XXI.

*“Un cementerio de cemento”:
efectos sociales y económicos
de la intervención*

El “Proyecto de Revitalización de la Avenida 24 de Mayo” planteó la reforma urbanística del bulevar y el tratamiento de aspectos sociales y económicos orientado al mejoramiento de la calidad de vida de la población del sector (Municipio de Quito, 2012). No obstante, esta intervención dio lugar a formas de desplazamiento social como el retiro de negocios, comerciantes y trabajadores que por sus características no se adecuaban a los nuevos usos del espacio regenerado planteados por el Municipio de Quito. Asimismo, otro intento de transformación sociocultural del sector fue la proyección de programas habitacionales

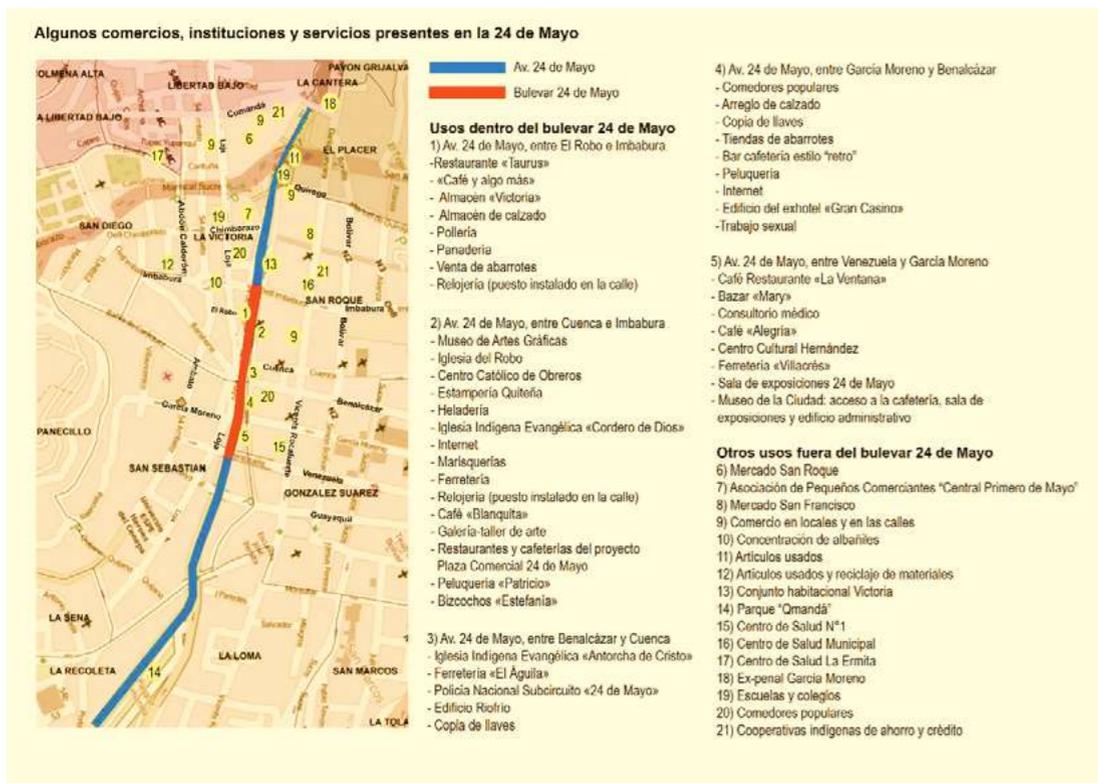
y de cambios de uso de edificios que podrían —y en algunos casos buscaban— suplantar a la población del área

Los comercios que ocupaban “la 24” hasta el año 2010 —como puestos de venta de ropa y artículos usados y de reciclaje de materiales, cerrajerías, bodegas de productos varios y puestos de venta ambulante de comida— fueron desplazados con la regeneración del bulevar. Algunas/os comerciantes trasladaron estos locales a calles aledañas al bulevar, como la Imbabura, la Chimborazo, la Loja y la Ambato, es decir, a vías que atraviesan los barrios San Roque, La Victoria y San Diego. Además, varios de los albañiles y plomeros que usaban a “la 24” como punto de concentración para ofrecer sus servicios se vieron obligados a trasladarse a la plaza Victoria, límite entre los barrios La Victoria y San Diego. Estos comercios y actividades dejaron lugar a nuevos negocios como cafeterías, restaurantes, locales de internet, tiendas de abastos, centros culturales y espacios de arte y artesanías. El mapeo que se presenta a continuación se realizó sobre la base de observaciones etnográficas llevadas a cabo entre 2013 y 2015, y registra algunos de estos nuevos usos, así como otros comercios y servicios mencionados con anterioridad.

Fernando, vecino de la 24 de Mayo desde hace más de sesenta años, consideró que los desplazamientos de los antiguos negocios de “la 24”, ejecutados en el contexto de la regeneración, se produjeron a través de una deslegitimación de comercios y de comerciantes. Esto pasó por alto el reconocimiento de la especificidad de cada oficio, y el modo en que estos desalojos afectarían a la economía y a los trabajadores/as de la zona:

Había bastante comercio, venta de botellas, cartón. Reciclaban, compraban bronce, cobre, aluminio. Algunos ya se alzaron de los negocios, otros se fueron de aquí a la calle Ambato, a La Esperanza, y otros a la Abdón Calderón. Así están repartidos, vea. Donde pudieron conseguir locales, ahí están trabajando las mal llamadas “cachineras”, porque no todas eran cachineras. Había gente que trabajaba por la buena. De buena fe. Pero... “todas eran cachineras” [para las entidades ejecutoras del pro-

Mapa 2. Negocios, servicios e instituciones de la 24 de Mayo, mapeados entre 2013 y 2015



Fuente: Elaboración propia, 2016.

yecto]. (Fernando, morador de la 24 de Mayo, 5 de mayo de 2014).

Estos aspectos permiten observar una parte de la problemática en la que se inserta la 24 de Mayo, a partir de la reforma ejecutada en el bulevar. Hace una década, como efecto de la regeneración, el cambio y la jerarquización de espacios y de relaciones laborales modelaban comprensiones sobre el trabajo en «la 24», y su ámbito se transformaba, de manera progresiva, en un ámbito segregador. Así, algunos vecinos que desarrollaban sus actividades en el área del bulevar antes de la regeneración manifestaron sentirse defraudados debido a que aspiraban a ser incorporados en el proyecto municipal, pero, finalmente, fueron excluidos debido al tipo de negocio que manejaban.

Para ciertos propietarios de la zona, las nuevas cláusulas de funcionamiento del bulevar afectaron tanto a los comerciantes desplazados como a los dueños de los locales, ya que estos últimos se beneficiaban con los alquileres de estos espacios que ahora están fuera de funcionamiento. El testimonio de Julia, propietaria de locales ubicados en la 24 de Mayo, da cuenta de que la nueva normativa aplicada a los negocios del bulevar buscó el establecimiento de usos turísticos, y no dejó otra opción a los propietarios del sector:

Aquí todo se rentaba, por ejemplo, para que vendan ropa usada, para viviendas, pero todo nos hicieron desalojar. Si usted quiere poner aquí un negocio, ahora solo puede ponerse de cafetería, bar y artesanías. Porque si seguíamos rentando a las personas que venden ropa usada, periódico y esas cosas, nos iban a desapropiar nuestras casas. Igual nos ha afecta-

do. Aquí había como unos cuarenta locales que [ahora] están cerrados. (Julia, moradora de la 24 de Mayo, 5 de mayo de 2014)

Sin embargo, a pocos años de ejecutada la regeneración, la situación del bulevar contrastaba con los ofrecimientos del Gobierno local relativos a una reactivación económica de la zona a través del turismo. La regeneración creó una expectativa articulada a los nuevos tipos de comercio que debían establecerse en el sector, que provocó un alza indiscriminada de los costos de los alquileres de los locales. Como comentó Edwin, vecino del bulevar, este factor, junto con otros como la baja de las ventas, ocasionó la salida de muchos de los nuevos negocios instalados en el área renovada:

Comercio ya no hay mucho. Cuando hicieron la restauración del bulevar todo el mundo creyó que iba a ser otra vez comercial, el que menos se peleaba por sus locales aquí. Los dueños de casa también exageraron en los precios de los arriendos: un local quería cobrar 550, 500.

El más barato le dejaban en 400 dólares. Y sin embargo la gente arrendó, quiso salir adelante, pero al uno o dos meses ya desocuparon, porque no había nadie. Y hasta ahora... (Edwin, morador de la 24 de Mayo, 30 de marzo de 2014)

Aunque entre los habitantes y comerciantes de la 24 de Mayo se establecen diversos criterios acerca de la intervención ejecutada en el bulevar, la desaparición de la enérgica actividad comercial y social (no exenta de conflictividad) que caracterizaba al sector es un aspecto en el que coincidió la mayoría de los vecinos/as. Así, para Fernando: «La 24 de Mayo hoy es un cementerio de cemento. Hay más de 80 maceteros y 200 banderas, eso es todo lo que tiene la 24 de Mayo, no tiene nada más» (Fernando, morador de la 24 de Mayo, 5 de mayo de 2014). Para Edison, la heterogeneidad de actores que frecuentaba «la 24» hasta los años 2000 producía una vital actividad comercial que contrasta con lo sucedido a partir de la regeneración:

Foto 5. La regeneración del bulevar 24 de Mayo dio una nueva imagen al sector, pero modificó sus usos sociales y comerciales.



Fuente: Elaboración propia, 2015.

Parece paradójico lo que voy a decir, pero antes, con el bulevar 24 de Mayo en esas pésimas condiciones, se tenía mejor economía. Yo, por ejemplo, tenía mi restaurante en un lugar más chiquito que ahora, arrendaba este espacio, y era en lo económico algo que le permitía a uno vivir con la holgura del caso. Porque tenía de clientes a todas las señoras que trabajan en la actividad sexual: venían a desayunar y a almorzar con sus clientes. Venía a desayunar y a almorzar la gente de las cachinerías. Se acercaban a comer los que venían a vender lo robado, o los que compraban o necesitaban algo. Había negocio. Lastimosamente, este proceso lo que ha hecho es matar el tema financiero. También hemos sido testigos de gente que ha venido con la intención de mantener un negocio en la 24 de Mayo, pero que han quebrado. (Edison, comerciante de la 24 de Mayo, 19 de marzo de 2014)

Varios vecinos de “la 24” concuerdan en que la regeneración fue una intervención física que careció de una política social que le diera un carácter integral y permitiera afrontar circunstancias tales como la indigencia y el alcoholismo presentes en el sector. Sobre los actores involucrados en estas situaciones críticas, y sobre el enfoque adoptado con la intervención del bulevar, Fabián advirtió: “Tratemos de recuperarles, no de moverles para que venga el turista nomás y ande feliz de la vida, y a ellos: ‘Ustedes váyanse, porque estorban, porque se ve feo que estén’” (administrador de la Asociación de Pequeños Comerciantes Central Primero de Mayo, 9 de mayo de 2014).

“Un lunar en la cara” del nuevo centro histórico

Otro aspecto que afectó a los moradores de la 24 de Mayo es la proyección y posible implementación de grandes proyectos urbanísticos, algunos ya referidos, en los barrios adyacentes a la 24 de Mayo. Estas iniciativas han puesto en juego la permanencia de los mercados y de las redes de comercio popular establecidos desde hace varias décadas en la zona, cuya influencia se extiende a todo el CHQ. En este sentido, la

probable elitización del área ha mantenido en expectativa a las/os vendedores de los mercados del sector, quienes imaginaron los potenciales escenarios de afectación a los comercios populares, de desatención a los habitantes del sector, y de consolidación de un proceso de segregación social y espacial. Al respecto, Aída, negociante de la sección muebles del mercado San Roque, comentó:

Resulta que en las sabatinas el señor presidente9 dijo que iba a hacer un hotel 5 estrellas en el ex-penal García Moreno [contiguo al mercado San Roque]. Imagínese que van a instalar una sede de la Universidad de las Américas en donde era el hospital psiquiátrico San Lázaro. Yo no sé por qué, la UDLA es de gente que tiene ingresos altos. Nosotros lo que necesitamos es educación para la gente media. Si se realizan estos proyectos, nosotros, el mercado San Roque, vamos a quedar como un lunar en la cara. Queremos saber cómo mismo vamos a quedar. (6 de mayo de 2014)

La incertidumbre frente a los proyectos de renovación en el sector, y a los desplazamientos sociales que podrían producir, se agudiza en tanto que una parte de las vendedoras que ha desarrollado su vida laboral en el área de “la 24” fluctúa entre los 60 y 75 años de edad. Para estas comerciantes se dificulta la posibilidad de continuar con sus actividades en otros sectores de la ciudad, como lo han sugerido ciertos planes de reubicación dirigidos a los mercados y a negociantes del área. Acerca de las edades y de la situación actual de varias de las desplazadas del bulevar 24 de Mayo, Blanca, excomerciante de artículos usados, mencionó:

Algunas somos ya de edad. Hay otra señora que está atrás [en otra calle] con el mismo negocio que tenía aquí en la 24 de Mayo. Ella está acabada con lo que le quitaron de aquí, le ha afectado bastante. Ahorita algunas de las que vendíamos aquí están por acá atrás. De jóvenes andábamos juntas toditas, éramos guambras, y ahorita todas estamos ya pasadas de 66, de 65 años, la Berta ya tiene 70, otras

9 En referencia al entonces presidente de Ecuador Rafael Correa.

Gráfico 1. Maqueta digital de un programa habitacional que muestra cómo imaginaban la 24 de Mayo las instituciones ejecutoras de la regeneración del bulevar, a principios de los años 2010.



Fuente: Agencia Pública de Noticias de Quito.

tienen 72, otras tienen 65, 62, pero no hay una que sea de menos. (17 de abril de 2014)

“Vivo aquí 55 años. Soy parte de la historia de Quito”: regeneración, proyectos inmobiliarios y movimientos de vecinos

El Proyecto de Revitalización del Centro Histórico planteó el desarrollo de programas habitacionales en la 24 de Mayo, La Victoria, San Diego y San Sebastián. Mediante la implementación de 700 viviendas, estos proyectos conformaban la primera etapa de una iniciativa que planteó la construcción de un total de 3000 en edificaciones patrimoniales del CHQ.10 En la 24 de Mayo,

10 Esta información fue difundida en medios públicos — bajo el título “El Centro Histórico volverá a ser residencial”

los proyectos inmobiliarios y los procesos de expropiación de viviendas para su ejecución se articulaban a la regeneración del bulevar y a los cambios de usos que afectaron a ocupantes, inquilinos y propietarios del sector. Estas iniciativas buscaban un cambio progresivo en la composición social de la zona, entre otros resultados.

Algunos de los proyectados habitacionales planteados para la 24 de Mayo se sustentaban en alianzas público-privadas. La percepción de ciertos vecinos acerca de este aspecto de la regeneración relacionaba los intereses públicos y privados con el desplazamiento de los moradores del área. En este contexto, vecinos que han habitado la 24 de Mayo varios años, o la mayor parte de

(Agencia Pública de Noticias de Quito, 27 de septiembre de 2012) — y privados — con el siguiente encabezamiento: “Plan para impulsar desarrollo de vivienda en el Centro Histórico de Quito” (El Comercio, 3 de junio de 2012) —.

sus vidas, se resistían, mediante la organización, a posibles desalojos. Esta situación también ocasionó que estos residentes generaran sobre el patrimonio comprensiones en las que quienes viven y ocupan “la 24” son el elemento fundamental de este territorio y su historia. Uno de estos residentes es Fernando, vecino al que ya se ha hecho referencia y dirigente del Comité Pro-defensa del Patrimonio Familiar de la 24 de Mayo,¹¹ quien advirtió:

Aquí en la 24 de Mayo, en la Loja, se iba a meter la inversión extranjera. Para que vengan los inversionistas a decir: “Señora, arriéndeme el local”, y después de un mes le compran su casa y usted se fue. Eso es lo que quiso hacer el Municipio: mandarnos a los que hemos vivido aquí. Nosotros también somos parte del patrimonio de Quito, porque nosotros somos los que hemos vivido aquí. Yo vivo aquí 55 años. Soy parte de la historia de San Roque. Soy parte de la historia de Quito. (5 de mayo de 2014)

Estos vecinos organizados dieron un ejemplo concreto de esta forma de captación de inmuebles para intereses privados: esto es, el inicio de un proceso de comercialización de departamentos en el sector de la 24 de Mayo sobre la base de planes a ejecutar, es decir, sin contar aún con la compra de los inmuebles en los que se instalarían los proyectos, ni con el consentimiento de sus propietarios. Al respecto, Julia, integrante del Comité Pro-defensa del Patrimonio Familiar, narró el encuentro entre una vecina de “la 24” y un agente inmobiliario:

El año anterior habían hecho la feria Hábitat. Allí había ido una vecinita que vio el anuncio: “Departamentos de venta en la calle Loja”. O sea que ya vendían nuestras casas. Entonces la vecina dice: “Yo quiero que me venda un departamento allí”. [El ejecutivo inmobiliario] le contesta. “Ya, podemos negociar. ¿Cuánto nos da?” Y la vecina le responde: “¿Pero sí sabe dónde está vendiendo? Allí está mi casa. ¿Qué

departamentos está...?”. A raíz de esto hicimos la marcha. (5 de mayo de 2014)¹²

Este acontecimiento dio lugar al establecimiento del Comité Pro-defensa del Patrimonio Familiar. Esta organización de habitantes de la 24 de Mayo fue creada en agosto de 2012, cuenta con personería jurídica, y tuvo el objetivo de frenar el proceso de expropiación de treinta inmuebles del sector emprendido por el Municipio de Quito a raíz de la regeneración del bulevar. Las tentativas de expropiación intentaron justificarse mediante el argumento del *re poblamiento del centro histórico*. No obstante, este discurso da cuenta de políticas que buscaron sustituir a la población del sector a través de proyectos inmobiliarios, sin tomar en cuenta a los diversos modos de ocupación que se establecen en el casco histórico de la capital del país. Por ejemplo, además de quienes viven en “la 24” están aquellos habitantes que desarrollan su vida cotidiana en el sector por trabajo o búsqueda de empleo. Entre estos actores se encuentran migrantes temporales que residen en la zona por períodos, es decir, que desarrollan su vida entre la ruralidad y la capital del país, por lo que no necesariamente se encuentran registrados en los censos oficiales de población. Julia interpretó de la siguiente manera el argumentó institucional del repoblamiento del CHQ:

Lo que decían [los agentes institucionales] es: “El centro histórico está abandonado, queremos traer más gente”. Y nosotros qué somos”, le dije. O sea, buscan que la gente que hemos vivido, luchado y visto todo aquí se vaya y dejen a nueva gente. Eso daban a entender: “El centro histórico está abandonado, botado, queremos que venga más gente”. *Que venga gente, no más gente*. O sea que nosotros qué somos. (5 de mayo de 2014; énfasis añadido)¹³

Para integrantes del Comité, su creación dio resultados, ya que después de dos años de resistencia a la expropiación, la organización logró establecer un convenio con el Municipio de Quito.

¹² En este último punto, la entrevistada se refiere a una de las marchas realizadas por propietarios de inmuebles de la 24 de Mayo entre 2012 y 2013.

¹³ Las cursivas son mías, resaltan el énfasis con el que la vecina se refiere a lo señalado.

¹¹ Organización a la que nos referiremos con mayor detalle en los siguientes párrafos.

Esto, con el fin de que se respete la decisión de quienes no quieren vender sus inmuebles y de que la comercialización de las propiedades sea voluntaria. Asimismo, estos moradores agrupados recomendaron que el Municipio dirigiera su atención hacia las edificaciones abandonadas que existen en la zona y que necesitan de un tratamiento urgente. Según estos vecinos, hay un porcentaje de casonas abandonadas dentro del bulevar, pero sobre todo en el costado occidental de la avenida 24 de Mayo (fuera del espacio regenerado), que requieren la atención de las instituciones que administran los bienes patrimoniales del CHQ. El proceso realizado por el Comité Pro-defensa del Patrimonio Familiar da cuenta de la agencia de vecinas/os en condiciones en las que la renovación urbana busca instalar situaciones de cambio en la composición de la población.

“Que se entienda que es un bulevar donde transita todo tipo de gente, pero que sea sana”: proyecto institucional, categorizaciones sociales y conflictos por los usos del espacio

Otro aspecto a tomar en cuenta respecto a los efectos de la regeneración del bulevar 24 de Mayo es la producción de jerarquías y relaciones sociales en el sector. A partir de esta intervención, las posiciones de los habitantes de la zona se reorganizaron sobre la base de la descalificación de un segmento importante de los anteriores usos y ocupantes de la zona. Esto, estuvo acompañado de la aprobación de los nuevos usos y representaciones del bulevar, articulados a imaginarios sobre el turismo y el consumo cultural como elaboraciones de un mercado global, y a enfoques oficializados de la memoria y del patrimonio. Los testimonios de un funcionario público dan cuenta de los acercamientos del Gobierno local a las/os vecinas del sector, pero también de los imaginarios acerca del rol que deben cumplir los centros históricos, y en específico la 24 de Mayo:

[La rehabilitación de la 24 de Mayo] es todo un eje que comienza en el Cumandá y termina en el sector de San Roque. Se ha logrado hacer

la fase 24 de Mayo, la fase Cumandá, y está pendiente la organización del mercado San Roque. Mucha gente antes evitaba pasar por la 24 de Mayo. Con la intervención en el bulevar se integró todo este sector al centro histórico, a algunos circuitos culturales. Se abrió una entrada del Museo de la Ciudad hacia la 24 de Mayo. Se dispuso algunos sitios en el bulevar para programación y eventos culturales que antes solamente se concentraban en otras plazas. Entonces, se ha logrado generar eventos que convocan asistentes para que con eso también la gente conozca y vaya borrando ese viejo esquema del bulevar. (Óscar, funcionario municipal, 19 de marzo de 2014)¹⁴

En este contexto, ciertos grupos sociales que habitaron y aún ocupan el sector, como las/os migrantes y las trabajadoras sexuales, fueron vistos por varios moradores de la 24 de Mayo como invasores y/o como los únicos causantes de las problemáticas de la zona. Esta perspectiva fue explícita en las declaraciones de Gonzalo, para quien:

Poco a poco degeneró esta avenida con gente de las poblaciones aledañas a Quito y de fuera de Quito. Entonces, la 24 de Mayo fue tomando un mal nombre, y simplemente se le ha llegado a denominar “la zona roja”. ¿Por qué?, porque hasta la actualidad, pese a la vigilancia que hay, se pone en un plano que no es nada acogedor. Poco a poco esta avenida fue denigrándose: delincuentes, la prostitución, el inmigrante, en vez de adelantar esta avenida que en décadas pasadas era tan mentada. (Gonzalo, vecino de la 24 de Mayo, 16 de marzo de 2014)¹⁵

Las expectativas producidas con la intervención del bulevar contribuyeron a modelar percepciones sobre el deber ser sociocultural y territorial, y sobre las prácticas que pueden realizarse en el área regenerada. Como se observa en el siguiente testimonio de una vecina del sector, estos supuestos influyeron en las relaciones y posiciones entre los actores heterogéneos de “la 24”:

¹⁴ El nombre de este entrevistado ha sido cambiado por un pseudónimo.

¹⁵ El nombre de este entrevistado ha sido cambiado por un pseudónimo.

Yo pidiera que hagan una limpieza total de esto. El otro día, hace un tiempo, vi unas indígenas lavando ropa en las chorreras [fuentes de agua ornamentales] que han puesto aquí arriba, y la autoridad no controla absolutamente nada. Entonces de qué sirve el bulevar, de qué sirven los adornos del bulevar. Que se entienda que es un bulevar donde transita todo tipo de gente, pero que sea sana. (Glenda, moradora de la 24 de Mayo, 16/03/2014)¹⁶

Desde fines de la primera mitad del siglo XX, “la 24” se caracteriza por contar con una acentuada presencia de personas y colectivos indígenas procedentes de diferentes provincias del país, en especial de Chimborazo, Cotopaxi e Imbabura. No obstante, se han establecido distancias entre estos vecinos y los moradores mestizos, que aumentaron con la regeneración del bulevar. Para un habitante mestizo de la zona, la relación entre ambos grupos es casi nula: “Ellos [los vecinos indígenas] tienen su comunidad por un lado y nosotros somos aparte, no, no conversamos” (Esteban, morador de la 24 de Mayo, 30 de marzo de 2014).¹⁷ Esta segmentación social disminuye las posibilidades de participación conjunta (entre indígenas y mestizos) en las actividades organizativas que se realizan en el sector. El mismo entrevistado nos comentó: “no, negado, nada, con ellos no”.

En este sentido, las prácticas socioculturales de los habitantes indígenas del sector, vinculadas con aspectos como habitabilidad, trabajo, y religión, son vistas como ajenas por varios moradores de “la 24”, aunque, al mismo tiempo, son observadas con cierta admiración por el nivel de organización de las/os vecinos indígenas en los aspectos señalados. Por ejemplo, algunas personas indígenas que viven en el sector han adquirido, de manera colectiva, casas enteras que han destinado a vivienda y/o a alquiler a integrantes de comunidades de la nacionalidad Kichwa de la Sierra. No obstante, en la cotidianidad de los mercados, de los comedores populares y de las

tiendas y almacenes del sector, estas distancias entre mestizos e indígenas tienden a reducirse. Allí, la relación entre estos grupos es, de alguna manera, más fluida debido a la necesidad mutua que supone el intercambio socio-comercial.

Algunos de estos aspectos forman parte de las relaciones y de los choques interétnicos e interculturales que se manifiestan en Quito, pero también en los conflictos por los usos del bulevar regenerado de la 24 de Mayo y de su zona circundante. Estas tensiones se expresaban también en la legitimidad que ostentaban los comerciantes de “la 24” que obedecían a las disposiciones municipales, frente a la deslegitimación de trabajadoras sexuales, comerciantes ambulantes, trabajadores/as en busca de empleo, indigentes, y alcohólicos del sector. Aunque este último grupo de actores/as estableció una relativa apropiación del área intervenida, era visto como un rezago de lo que fue la 24 de Mayo antes de su regeneración, y como un obstáculo para la conservación del espacio reformado o para el desarrollo de nuevas actividades como las visitas turísticas. Hasta el año 2014, estos recorridos llegaban a la primera plaza del bulevar, ubicada entre las calles Venezuela y García Moreno, es decir, a la plataforma más cercana al área turística consolidada del CHQ, debido a la presencia de actores “inconvenientes” en los demás espacios.

Otro elemento que alimentó la nueva producción de jerarquías sociales en “la 24” fue la repetición de ciertos discursos oficiales sobre el área por parte de algunos medios de comunicación. Como muestra la siguiente nota de un periódico de la capital del país, titulada “Un carnaval cultural en el centro”, si por un lado la 24 de Mayo era figurada como un sitio peligroso, por otro era representada como un espacio pintoresco y colmado de tradición:

La mañana empezó con un desfile de comparsas que avanzaron por el bulevar de la av. 24 de Mayo. El desfile fue organizado por los vecinos del barrio. Hubo diez comparsas. La saya, el folclor andino y algunos ritmos modernos llamaban la atención de quienes visitaron el centro. La renovada pasarela estaba adornada con

globos multicolores. Diego Montalvo llegó con su esposa y tres hijas. Ellos se acomodaron junto a la Unidad de Policía Comunitaria para ver el desfile. Era la segunda vez que Montalvo recorría el sector de la 24 de Mayo. El cambio de imagen le sorprendió. “Antes no había cómo cruzar porque era inseguro”. (El Comercio, 20 de febrero de 2012: párrs. 2-3)

Las nuevas categorizaciones sociales y las tensiones por los usos de los espacios de la 24 de Mayo dan cuenta de que, en ciertas zonas de los centros históricos, adaptados para el turismo y el consumo cultural, la diversidad se representa a través de la teatralización de los grupos sociales que progresivamente son desplazados de sus territorios en el ámbito real. Los otros

se constituyen como “productores culturales” en la medida en que son producidos “a partir de un horizonte global de modelos *ready-made* de identidad” [...] que sustituyen las producciones de sujetos situados localmente y por efecto del encuentro cara a cara. (Lacarrière, 2010: 377)

Conclusiones

Este artículo buscó observar las diferentes aristas de la regeneración de la 24 de Mayo. Así, se refirió a que “la 24” fue, entre la década de 1940 y principios de la de 1980, uno de los puntos más importantes de comercio y sociabilidad popular de la ciudad, y una de sus principales áreas de concentración de vivienda y de empleo vinculadas con la migración interna. No obstante, a partir de los años 80 este sector experimentó transformaciones socioculturales, económicas y urbanísticas que han impactado en sus lógicas de funcionamiento, gestadas durante la segunda mitad del siglo XX. Estos cambios tienen importancia tanto para el análisis de su problemática actual como de su trayectoria.

Si bien “la 24” vivió los efectos de los procesos de modernización, protección patrimonial y renovación urbana del CHQ que arrancó a mediados de los 70, a partir de la década de 1980 fue impactada, directa e indirectamente, por pautas que en ciertos casos se articularon al reposicionamiento de capitales simbólicos de la ciudad histórica, y a la apertura al mercado turístico. En este contexto, el cambio de usos del espacio de la 24 de Mayo, iniciado en las últimas décadas del siglo XX, se afianzó con la intervención del bulevar realizada en 2011. Esta reforma, que tuvo las características de una práctica de regeneración urbana, eliminó casi por completo la particularidad comercial-popular de la zona. Se puede argumentar que la regeneración del bulevar 24 de Mayo se enmarcó en una corriente de gestión de los centros históricos que promueve una función de las áreas patrimonializadas como bienes para el consumo turístico global. Este proceso, en muchos de los casos, prioriza aspectos estéticos o físicos por sobre los sociales.

No obstante, el sector de “la 24” acoge aún a redes económicas y sociales populares que procuran resolver aspectos relacionados con la migración interna hacia la capital del país, como trabajo, vivienda y manutención. Hasta el año 2014, las áreas en las que se desenvuelve esta trama sociocultural fueron puntos de interés de proyectos de regeneración urbana. Estos programas no han cubierto el vacío de políticas públicas

¹⁶ El nombre de esta entrevistada ha sido cambiado por un pseudónimo.

¹⁷ El nombre de este entrevistado ha sido cambiado por un pseudónimo.

dirigidas a la comprensión de las lógicas socio-culturales o al mejoramiento de la calidad de vida de la población heterogénea de este sector de la ciudad.

La última intervención efectuada en la 24 de Mayo articuló la regeneración urbana y el discurso patrimonial oficial. Sus efectos, hasta 2014, se tradujeron en un desplazamiento gradual de los antiguos habitantes de la zona. Así, los comercios y actividades establecidas en “la 24” hasta antes de la regeneración configuraron un conjunto de oficios y ocupaciones que fueron censurados a partir de esta reforma, por su imposibilidad de adaptación al nuevo entorno producido. La renovación del bulevar respondió mucho más a las tentativas de afianzamiento de un proyecto turístico y de un cambio en la composición de la población en el CHQ (declarado Zona Especial Turística por el Municipio de Quito, en el año 2012) que a un programa de reactivación socioeconómica integral dirigido a los diversos ocupantes del sector, o a la atención de sus requerimientos actuales. A pesar de lo señalado, el proyecto turístico-comercial que se intentó establecer en el bulevar de la 24 de Mayo no llegó a funcionar a cabalidad. De manera simultánea, el contexto de la regeneración del bulevar dio lugar a que integrantes de grupos socialmente estigmatizados, como el de las trabajadoras sexuales, iniciaran emprendimientos laborales o procesos organizativos que recibieron el apoyo de entidades municipales como la Fundación Museos de la Ciudad y la ahora inexistente Agencia de Desarrollo Económico Local.

En la actualidad, la 24 de Mayo no ha dejado de ser un espacio emblemático de la ciudad. Sin embargo, se enfrenta a nuevas situaciones como la construcción de una conexión directa con la estación San Francisco del Metro de Quito, la desocupación y venta de varios inmuebles del sector, la instalación de negocios que se retiran después de un tiempo limitado de funcionamiento y, al mismo tiempo, la adquisición de casas que se destinan a la operación de grandes empresas (como una sucursal bancaria).

La experiencia de la 24 de Mayo, y las reflexiones de sus actores al respecto, dejan interrogantes

como las que se anotan a continuación. ¿Es posible que se planteen proyectos de renovación del CHQ que respondan a necesidades sociales y culturales heterogéneas, e incluyan a las poblaciones involucradas y a sus formas de vida en lugar de segregadas? ¿Hasta qué punto se ha pensado en la accesibilidad de estos habitantes diversos a los programas de vivienda, empleo, y mejoramiento de infraestructura urbana que plantean los proyectos de regeneración de la ciudad histórica? ¿Es probable que se mantengan o se reactiven elementos simbólicos y económicos del CHQ sin provocar cambios en la composición de su población y en los usos sociales de su espacio, o sin condicionar a sus ocupantes a la realización de cierto tipo de actividades? ¿Pueden las aspiraciones de movilidad social de los ocupantes del CHQ dejar de confundirse con los procesos de elitización de sus espacios?

Varios de los aspectos y efectos de la regeneración del bulevar 24 de Mayo indican que se debería efectuar un balance de las políticas aplicadas en este y otros proyectos de renovación y conservación del CHQ, así como una evaluación de sus impactos en la existencia de los sectores implicados. Esto, con el fin de reorientar objetivos y dirigirlos al mejoramiento de la calidad de vida de los diferentes grupos sociales que ocupan el casco histórico de la capital del país.

Se vuelve prioritario establecer perspectivas sobre el tratamiento del CHQ diferentes a los de la mercantilización de sus recursos y espacios. Es decir, enfoques que involucren y no oculten su diversidad sociocultural y las problemáticas de su entorno. En este contexto, el desarrollo de procesos sostenidos de participación social en la construcción e implementación de políticas públicas de planificación podría garantizar el equilibrio entre los requerimientos de conservación y renovación de las áreas históricas y las necesidades y realidades de los actores implicados. 🏠

Referencias

Agencia Pública de Noticias de Quito (27 de septiembre de 2012). “El Centro Histórico volverá a ser residencial”. *Agencia Pública de Noticias de Quito*. Recuperado de <https://bit.ly/3Csknz3>.

Allan, H. (2008). “Reordenamiento urbano, seguridad ciudadana y centros de tolerancia en Quito y Guayaquil”. *Ciudad Segura*, n.º 30: 4-9. Recuperado de <https://bit.ly/3vH5DZh>.

Álvarez, S., y Sandoval M. (2013). *Trabajo sexual en el Centro Histórico*. Quito: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Castells, M. (1979). “La intervención administrativa en los centros urbanos de las grandes ciudades”. *Papers. Revista de sociología*, n.º 11: 227-250. Recuperado de <https://bit.ly/3lrgTAH>.

Chiriboga, M. (1985). “La crisis agraria en el Ecuador: Tendencias y contradicciones del reciente proceso”. En L. Lefebvre, *La economía política en el Ecuador: Campo, región, nación* (pp. 91-132). Quito: Corporación Editora Nacional.

Consejo de Europa (2020). *Gestión de la gentrificación: Resumen de políticas*. Estrasburgo: Consejo de Europa. Recuperado de <https://bit.ly/3Gk0Im3>.

Córdova, M. (2005). *Quito: Imagen urbana, espacio público, memoria e identidad*. Quito: TRAMA.

Delgado, M. (2006). “Sobre antropología, patrimonio y espacio público”. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, n.º 10: 49-66. Recuperado de <https://bit.ly/3Gm34Az>.

El Comercio (20 de febrero de 2012). “Un carnaval cultural en el Centro”. *El Comercio*. Recuperado de <https://bit.ly/3CqR6oc>.

— (3 de junio de 2012). “Plan para impulsar desarrollo de vivienda en el Centro Histórico de Quito”. *El Comercio*. Recuperado de <https://bit.ly/3GFZItQ>.

Espín, M. (2012). “Los indígenas y el espacio ciudadano: Los lugares de vivienda”. En E. Kingman (coord.), *San Roque: Indígenas urbanos, seguridad y patrimonio* (pp. 101-134). Quito: FLACSO, Sede Ecuador / HEIFER, Ecuador.

García Canclini, N. (1990). *Culturas híbridas: Estrategias para entrar y salir de la modernidad*. Ciudad de México: Grijalbo.

Hobsbawm, E., y Ranger, T. (eds.). (2002). *La invención de la tradición*. Barcelona: Crítica.

INEC (2010). *Censo Nacional de Población y Vivienda 2010*. Quito: INEC.

Kingman, E. (coord.) (2012). *San Roque: Indígenas urbanos, seguridad y patrimonio*. Quito: FLACSO, Sede Ecuador / HEIFER, Ecuador.

Lacarrière, M. (2010). “Imaginario enfrentados: San Telmo, centro histórico de Buenos Aires”. En M. Gutman (coord.), *Argentina: Persistencia y diversificación, contrastes e imaginarios en las centralidades urbanas* (pp. 357-382). Quito: OLACCHI.

Lefebvre, H. (1974). “La producción del espacio”. *Papers. Revista de sociología*, n.º 3: 219-229.

Luna, M. (1984). *Orígenes del movimiento obrero: El Centro Obrero Católico, 1906-1938*. Quito: PUCE.

Mauro, A., y Unda M. (1988). “Las migraciones temporales de los obreros de la construcción en Quito”. En S. Escobar (ed.), *Población, migración y empleo en el Ecuador* (pp. 319-342). Quito: ILDIS.

Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (2012). *Proyecto de Revitalización Centro Histórico de Quito*. Quito: MIDUVI.

Municipio de Quito (1980). *Plan Quito: Esquema Director*. Quito: Dirección de Planificación del Municipio de Quito.

— (1992). *Diagnóstico del Centro Histórico*. Quito: Dirección de Planificación del Municipio de Quito.

— (2003). *Centro Histórico de Quito: Plan Espacial*. Quito: Municipio de Quito / Junta de Andalucía.

— (2012a). *Proyecto de Revitalización de la Avenida 24 de Mayo*. Quito: Municipio de Quito / Instituto Metropolitano de Patrimonio.

— (2012b). *Ordenanza Metropolitana N.º 236*. Quito: Municipio de Quito.

Naranjo, F. (1990). “Transformaciones urbanas en el centro histórico de Quito”. En M. Ramos (coord.), *Centro Histórico de Quito: Problemática y perspectivas* (pp. ---). Quito: Municipio de Quito / Junta de Andalucía.

ONU-Hábitat (2016). *Jornadas de trabajo / Regeneración Urbana*. Madrid: ONU-Hábitat / Ayuntamiento de Madrid.

- Pachano, S. (coord.) (1988). *Población, migración y empleo en el Ecuador*. Quito: ILDIS.
- Peltre, P. (1989). *Quebradas y riesgos naturales en Quito, período 1900-1988*. Quito: Corporación Editora Nacional / Colegio de Geógrafos del Ecuador.
- Pratt, M. L. (1997). *Ojos imperiales: Literatura de viajes y transculturación*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- Samaniego, P. (2007). "Financiamiento de los centros históricos: El caso del centro histórico de Quito". En F. Carrión (ed.), *El financiamiento de los centros históricos de América Latina y el Caribe* (pp. 203-243). Quito: FLACSO, Sede Ecuador.
- Smith, L. (2011). "El 'espejo patrimonial': ¿Ilusión narcisista o reflexiones múltiples?". *Revista Antípoda*, n.º 12: 39-63.
- Soria, F. (2004). *Memoria de la recuperación del espacio público del centro histórico de Quito*. Quito: Municipio de Quito.
- UNESCO (2012). *Ciudades históricas en desarrollo: Claves para comprender y actuar. Una compilación de estudios de caso*. Lyon: UNESCO.
- Ycaza, P. (1991). *Historia del movimiento obrero ecuatoriano*. Quito: CEDIME/CIUDAD.
- Zapater, I. (2013). *Imágenes de Quito: Los años 50, fotografías de Luis Pacheco*. Quito: Consejo Nacional de Cultura.













ESTUDIOS
URBANOS

BASES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE BUSES ELÉCTRICOS EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO: UNA APUESTA POR UN DESARROLLO SOSTENIBLE

Edder Velandia Durán *

* Magíster en Ingeniería Civil por la Universidad de Los Andes de Colombia con 16 años de experiencia en proyectos de electromovilidad en diferentes países de la región.

Resumen

El fortalecimiento de los conceptos alrededor de un desarrollo sostenible e inteligente marca el inicio de una nueva era alejada de los combustibles fósiles como pilares de la matriz energética global. Los visibles costos colaterales de su explotación y uso, la volatilidad de los precios y el sometimiento que genera una dependencia energética para las naciones que no cuentan con petróleo o gas natural son argumentos para una transición energética. En el presente siglo, la electromovilidad se fortalece como una tecnología que aportará a dicho proceso de emancipación y encuentra en los buses de transporte público urbano uno de los nichos con mayor proyección de crecimiento. En los últimos años, algunas ciudades de Latinoamérica dieron un salto de las pruebas a la implementación de flotas de buses eléctricos. Asimismo, ciudades con trolebuses han decidido mantener la tecnología y comenzar su modernización. Esta experiencia regional es fundamental para discernir cómo lograr la transición energética e insumos para los transportadores y ciudades que se resisten a este proceso. En el caso del Distrito Metropolitano de Quito se identifican oportunidades para potenciar el sistema de trolebús y especialmente, para incorporar buses eléctricos con baterías. Esta última tecnología representa retos a ser gestionados para reducir los riesgos y maximizar los resultados.

Palabras clave: electromovilidad, transporte público, retos, desarrollo, Quito.

FOUNDATIONS FOR THE IMPLEMENTATION OF ELECTRIC BUSES IN THE METROPOLITAN DISTRICT OF QUITO: A COMMITMENT TO A SUSTAINABLE DEVELOPMENT

Summary

The strengthening of concepts around sustainable and intelligent development marks the beginning of a new era away from fossil fuels as pillars of the global energy matrix. The visible collateral costs of its exploitation and use, the volatility of prices and the submission generated by energy dependence for nations that do not have oil or natural gas are arguments for an energy transition. In this century, electromobility is becoming stronger as a technology that will contribute to this process of emancipation and finds in urban public transport buses one of the segments with the greatest growth projection. In recent years, some Latin American cities have made a leap from testing to implementing electric bus fleets. Likewise, cities with trolleybuses have decided to keep the technology and have started modernizing it. This regional experience is essential to discern how to achieve the energy transition and input for transporters and cities that resist this process. In the case of the Metropolitan District of Quito, opportunities are identified to strengthen the trolleybus system and especially, for the incorporation of electric buses with batteries. The electromobility represents challenges to be managed to reduce risks and maximize results.

Keywords: electromobility, public transportation, challenges, development, Quito.

Introducción

El transporte terrestre ha sido un elemento clave para el desarrollo de la humanidad desde tiempos antiguos, al permitir el desplazamiento de personas, sus bienes y mercancías. Para ello, el hombre hace uso de vehículos y energéticos que han evolucionado especialmente en el último siglo para definir lo que hoy conocemos como la oferta del transporte. Bajo estos conceptos se ha generado crecimiento económico y una aparente calidad de vida para las sociedades. Sin embargo, se han producido paralelamente costes colaterales en términos económicos, ambientales y sociales que resultan de una matriz energética soportada en gran parte por combustibles fósiles altamente contaminantes.

Según la Agencia Internacional de la Energía (AIE, 2021), la demanda de energía primaria del sector transporte al nivel mundial es del 28%, y es responsable del 37% de las emisiones totales de CO₂. A mediano plazo se estima un crecimiento de la demanda energética jalonado por los países en desarrollo y/o por países con poca voluntad para la transición energética del transporte. En esta línea, otras emisiones que resultan de la combustión interna en los vehículos de pasajeros y carga tienen efectos negativos en la calidad del aire urbano y/o metropolitano con colaterales en el ambiente y la salud pública (Organización Mundial de la Salud [OMS], 22 de septiembre de 2021).

En el escenario latinoamericano, el panorama del transporte puede llegar a ser menos alentador y de una mayor complejidad. Este sector participa con el 38% de la demanda total de energía (OLADE, 2018). Las causas de la alta intensidad energética son múltiples: flotas con edades promedio superiores a los quince años, deficiencias en las operaciones logísticas de carga y transporte público, incremento del congestionamiento urbano, casi total dependencia de los combustibles fósiles, malos hábitos de mantenimiento y e-conducción por parte de la población, políticas menos exigentes relacionadas con eficiencia energética y emisiones, limitaciones en los programas de chatarrización, etc.

En el caso ecuatoriano, el parque vehicular crece rápidamente: se tiene un registro de 2,5 millones de vehículos motorizados matriculados en el año 2021, con una edad promedio de quince años, concentrados en las provincias de Guayas (552.569 unidades) y Pichincha (534.278 unidades), según el INEC (2021). La demanda energética, por su parte, se incrementó de 72,7 millones BEP en el año 2010 a 83,1 millones BEP en el año 2020. Dentro de este panorama, el sector transporte fue el mayor demandante de energía, con un valor promedio de 43 millones de BEP. El diésel, con el 55%, es la mayor fuente energética del sector seguido por las gasolinas con el 44%; por su parte, la participación de la electricidad es marginal. Dentro del sector, el transporte colectivo de pasajeros consumió el 1,6% de las gasolinas y el 6,2% del diésel en el país (Ministerio de Energía y Recursos Naturales No Renovables, 2020). Como resultado de esta matriz energética se estima que Ecuador emitió para el año 2018 cerca de 41 megatoneladas de CO₂ y para el caso del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), el sector transporte generó más del 40% de emisiones de CO₂eq (Municipio del DMQ, 2020).

Como se referenció, la participación del sector transporte en la matriz energética ecuatoriana es excesivamente alta en comparación con las cifras de la región; además, muestra una total dependencia de los combustibles fósiles, hecho que se agrava al conocer la cuota de importación de combustibles en que incurre el país. En consecuencia, la transición energética —no solo hacia tecnologías menos contaminantes, sino hacia el empleo de tecnologías con una mayor eficiencia energética y alejadas de los combustibles fósiles— se considera conveniente.

En esta línea, con la reciente definición del derecho humano a un medio ambiente sano (ONU, 8 de octubre de 2021), y en articulación con los Objetivos del Desarrollo Sostenible 7, 11 y 13 (ONU, 2018), se considera que una apuesta para mejorar la situación es fortalecer los sistemas de transporte público como eje estructural de la movilidad urbana y regional (Gómez et al., 2015). Así, el uso de la electricidad y el hidrógeno se consideran opciones energéticas que permitirían

reducir el consumo energético y las emisiones proyectadas de CO₂ del transporte (AIE, 2021).

En coherencia con esta propuesta, los buses eléctricos con baterías son opciones para el ascenso tecnológico del transporte público operado en zonas urbanas y regionales. Esta política ha sido adoptada por países como Noruega, Dinamarca, Suecia, Francia e Inglaterra. Estudios realizados para Latinoamérica por el Banco Interamericano de Desarrollo (Navas, Bueno y Mix, 2021), el Fondo Mundial para la Naturaleza (NAMA Facility, 2021), el Instituto de Recursos Mundiales (Orbea, 2017), el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF, 2019) y el Grupo de Liderazgo Climático (C40, 2020) —este último llevado a cabo en Ecuador— identificaron oportunidades de viabilidad financiera y ahorros notables en términos de emisiones a partir de la electrificación de los sistemas de transporte público urbano.

Bajo este panorama desafiante, y tomando en cuenta las tendencias del mercado asociadas con la electromovilidad, el DMQ puede encontrar una oportunidad para la transición energética del transporte público metropolitano. Tanto los buses eléctricos con catenaria —en Quito existe una amplia memoria operacional desde el año 1995— como los buses eléctricos con baterías —que comienzan una era de masificación en Latinoamérica— son alternativas con potencial. Para ello se requiere que se reconozcan los aprendizajes de las ciudades de la región que han avanzado en su implementación, y que se gestionen los retos para la estructuración de los proyectos de electrificación, reconociendo las particularidades locales (operacionales, geográficas, urbanas, viales y culturales), y un adecuado proceso de selección e implementación de tecnología. La voluntad política y el interés de la ciudadanía por este tipo de soluciones bajo un marco de gobernanza es fundamental para la introducción, posicionamiento y masificación de las nuevas tecnologías para el transporte público en el Ecuador.

Mercado internacional de buses eléctricos

En el mundo las tecnologías con tracción eléctrica implementadas en buses son múltiples y han evolucionado atendiendo a necesidades operacionales, urbanísticas o técnicas en cada territorio, pero también como resultado de análisis económicos y/o apuestas por la innovación tecnológica. Al respecto se debe mencionar que la tecnología eléctrica no es nueva; se reconoce la experiencia de pilotos, patentes y operaciones de vehículos desde hace más de un siglo. Han sido justamente en trenes y buses con catenarias donde la tecnología ha acumulado mayor memoria operacional, dejando evidencias de su alta eficiencia, larga vida útil, bajos niveles de ruido y cero emisiones durante todo el tiempo de servicio (Velandia, 2010).

Hoy existen vehículos híbridos eléctricos (configuración en serie con tracción eléctrica), buses híbridos enchufables (PHEB), trolebuses (buses eléctricos con catenarias) sin o con carga dinámica de baterías, buses eléctricos con baterías (BEB), buses eléctricos con baterías recargables en ruta (recarga de oportunidad o inducción) e, incluso, la última clase de buses eléctricos con celdas de hidrógeno, los cuales se encuentran en fase de pruebas y piloto al nivel mundial. Dentro de esta baraja de opciones tecnológicas, los híbridos y los PHEB, que son empleados en diferentes contextos comienzan a perder interés por parte de los transportadores, que reconocen que los ahorros en energéticos (aproximadamente 25-30%) no son suficientes para compensar las mayores inversiones iniciales respecto a un bus equivalente diésel, un potencial incremento de los costos de mantenimiento y cierta dependencia aún de los combustibles fósiles (Orbea, 2017).

Por su parte, los trolebuses han sido una tecnología madura y ampliamente usada. En la década anterior, más de 240 ciudades en el mundo empleaban trolebuses en rutas BRT, vías preferenciales y/o carriles mixtos (Velandia et al., 2017). En América algunas ciudades que emplean la tecnología son Vancouver, Seattle, Ciudad de

Foto 1. Nuevos trolebuses en Ciudad de México.



Fuente: Velandia E.A., 2022.

FALTA ESPECIFICAR SI SE TRATA DE Velandia (2022a) O DE Velandia (2022b).

México (Foto 1), Quito, São Paulo, Mendoza, Guadalajara y Rosario.

Ciudades como São Paulo, México D.F. y Vancouver desarrollaron estudios para evaluar la posibilidad de desmontar la tecnología de catenarias y migrar a otras soluciones tecnológicas.

Sin embargo, los resultados arrojaron la conveniencia de mantener las redes existentes y renovar las flotas. Son evidentes atributos como la eficiencia energética (kWh/km), la durabilidad y confiabilidad, la existencia de una infraestructura eléctrica desplegada en los corredores, la buena percepción de los usuarios y la inexistencia de preocupaciones relacionadas con la autonomía del vehículo siempre que esté conectado.

Ahora bien, los buses eléctricos con catenarias en la Comunidad Europea se han desarrollado bajo un esquema “piso bajo”, alto estándar de carrocerías pensado en la comodidad de los usuarios, e incorporando baterías para otorgar flexibilidad operacional y equipamientos para operación incluso con guía óptica (operación autónoma). También se evidencian proyectos de carga dinámica que consiste en el desmonte de parcial de las catenarias para reducir impactos urbanos o paisajísticos en tramos específicos en los cuales el bus opera con baterías. Cuando el

trolebús retoma su conexión a la catenaria inicia el proceso de carga de la batería.

Por otra parte, los buses con baterías recargables son una opción que ha madurado rápidamente durante las dos últimas décadas. La mayor bondad de la tecnología es concentrar los requerimientos de infraestructura de carga en sitios puntuales, mientras que la desventaja se asocia al uso de baterías con volúmenes (masa) que ofrecen una cierta autonomía dentro de un esquema operacional pero que tienen impactos potenciales en la infraestructura vial por peso y/o ambientales por la producción de los acumuladores, así como su disposición final. El éxito de esta tecnología realmente depende de la capacidad de adaptación de las baterías, sus costos y confiabilidad.

La carga de las baterías para BEB se realiza típicamente en patios, hecho que concentra una potencia importante que debe ser considerada dentro de las redes eléctricas locales. Es clave reconocer que la carga se realiza en menor tiempo si existen cargadores con mayor potencia, lo que puede demandar menos equipos por flota o disminuir los conflictos en las operaciones diarias. Igualmente, algunos equipos con doble manguera permiten la carga en menor tiempo a un bus eléctrico, y ofrecen la oportunidad de carga a dos buses en simultáneo. En el mercado

Foto 2. Patios de carga para BEB en Bogotá.



Fuente: Velandia E.A., 2021.

se encuentran cargadores tipo GB-T (estándar chino) y tipo 2 (estándar europeo). Con relación a la posición de los cargadores, estos pueden ser ubicados al nivel de cubiertas, en piso o soterrados.

Para la confiabilidad en el aprovisionamiento de energía eléctrica, se implementan varias conexiones en media tensión desde la red eléctrica urbana al patio y/o se instalan equipos electrónicos de respaldo. En la fotografía 2 se muestra un cargador suministrado por ENEL X, de marca Smart Charge.

Reconociendo estas consideraciones de carga y autonomía, y con el propósito de balancear el peso de las baterías, algunos fabricantes de buses eléctricos han propuesto la posibilidad de cargas rápidas en paraderos (carga de oportunidad) y/o en rutas (cargas por inducción). La primera propuesta ha tomado mayor interés en aquellos casos en que las autonomías exigidas a los buses eléctricos son altas (mayores a 280 kilómetros) o en proyectos en que se considera restrictivo el peso total del vehículo (incluyendo pasajeros). Sin embargo, las mayores dificultades de la tecnología se asocian a las necesidades de recurrir a una infraestructura eléctrica

distribuida en ruta, con alto costo, y a las limitaciones de algunos fabricantes para exponer sus baterías a cargas ultrarrápidas. Por su parte, las cargas por inducción se encuentran en fase piloto operacionales.

La evidencia muestra que el número de buses eléctricos, bajo las diversas configuraciones existentes, ha crecido en el último quinquenio, jalonado por las iniciativas de países europeos (Suecia, Alemania, Reino Unido, Francia, Holanda, España e Italia), norteamericanos y asiáticos, especialmente China (mayor productor global) y Corea del Sur. En Latinoamérica, se destacan tres ciudades: Santiago de Chile, Bogotá y Ciudad de México. Vale la pena mencionar algunos procesos de *retrofit* y/o conversiones vehiculares que se han realizado en ciudades como México y São Paulo; en esta última, la empresa Eletra convertido unidades a diésel en trolebuses para aumentar los años de explotación de los vehículos bajo la normativa existente, que castiga a las unidades de combustión con menor vida útil.

En la actualidad, la mayor producción de buses eléctricos con baterías se concentra en China, donde se destacan empresas como Ankaï, BYD, Yutong, King Long, Higer, Zonda, Zhongtong,

Foton y Yaxing. La tecnología se ha desarrollado de manera masiva para buses de 8 a 12 metros; no obstante, existen referencias de buses articulados (Orbea, 2017). Recientemente, la empresa BYD desarrolló un bus eléctrico con baterías biarticuladas que se encuentra a la espera de aprobaciones en Bogotá. Las empresas Miral Autobuses, con su iniciativa de ensamble de buses eléctricos en Ambato (Miral, 20 de septiembre de 2021), e Indubus, con su diseño de un bus eléctrico tipo padrón (Guglielmetti, 13 de julio de 2021), son referencias de la introducción de la tecnología en los planes de la industria automotriz ecuatoriana.

Por su parte, no todo proveedor de un bus eléctrico es fabricante de las baterías. BYD es un proveedor tanto del BEB como de sus baterías, pero otros fabricantes de baterías para las tipologías BEB son CATL, LG, Panasonic, Freyr y Svolt (Orbea, 2017). Reconociendo que aspectos como tipo de cargadores, baterías y vehículos son temas sensibles, encontrar diferentes proveedores hace mucho más compleja la adecuada selección de la configuración tecnológica para un proyecto.

A esta situación se adiciona que no existe consenso general acerca del futuro energético del transporte público, pues se evidencia cierta resistencia del mercado y de algunos actores. Entre los argumentos se encuentran la poca memoria operacional, la magnitud de las inversiones, las condiciones del sector eléctrico en cada contexto, la confiabilidad de las baterías y el manejo de estas cuando sean retiradas de los vehículos. Proyectos de reciclaje de baterías, de *retrofit* para alargar su vida útil y de su segundo uso fuera de los vehículos eléctricos deben desarrollarse paralelamente a la masificación de la electromovilidad.

Los buses eléctricos dentro del concepto de ciudades inteligentes

La movilidad eléctrica no representa un cambio en el energético de un vehículo; realmente se considera una pieza dentro de un concepto superior de ciudades sostenibles e inteligentes. Realiz-

zar la transición energética del transporte urbano implica cambios en los conceptos de sectores como la energía, el transporte, las comunicaciones y la industria. En la mencionada transición energética, la electromovilidad debe promover la generación eléctrica con energías renovables, nuevos conceptos de transporte urbano/regional y cambios en los hábitos y culturas, para llevar a las ciudades a una nueva era de desarrollo. No se puede olvidar que la electromovilidad es una tecnología eficiente, pero trae consigo retos ambientales que deben ser gestionados en cualquier territorio.

Desde el aspecto energético se vislumbra una apuesta por las fuentes renovables, e incluso la incorporación del concepto de ciudades productoras de energía eléctrica, lo que aumentaría los beneficios de la transición energética. Bajo este panorama, los vehículos eléctricos se convierten en piezas integradas a la red eléctrica local que hacen un uso eficiente de la energía, maximizando el aprovechamiento de la infraestructura eléctrica en las horas de bajo consumo, sirviendo como fuentes receptoras de electricidad que puede ser revertida a la red eléctrica e incluso generando energía, como es el caso de los sistemas ferroviarios o trolebuses durante los procesos de frenado. El despliegue de la electromovilidad representa retos no solo para el transporte público, sino para su uso en todos los segmentos del transporte urbano. En esta línea, maximizar las inversiones en infraestructura eléctrica es un reto técnico y logístico, además de un desafío urbanístico y cultural.

Desde el transporte no se desea cambiar simplemente de energético: se propende a un cambio en las formas de desplazamiento de las personas mediante las nuevas tecnologías del transporte. Se proyectan el fortalecimiento de lo público, la movilidad activa y los servicios de movilidad (*“mobility as a service”*) donde claramente la electromovilidad juega un rol preponderante. Igualmente, los sistemas de información y las plataformas se convierten en elementos que deben integrarse para el máximo de aprovechamiento de las tecnologías y para garantizar una mayor accesibilidad a las comunidades.

Pensar una ciudad con buses, taxis o vehículos utilitarios eléctricos e incluso con cierto nivel autónomo es la meta de las ciudades que apuestan por un desarrollo sostenible e inteligente. En este sentido, un transporte público con buses eléctricos, integrados con el sistema semafórico para garantizar su preferencia en la circulación, con información en tiempo real para el gestor y para el usuario, con conectividad dentro de estaciones y vehículos, un centro de control automático para monitoreo y despacho, medios de pago electrónicos, subestaciones de carga en ruta con la posibilidad de recarga a vehículos livianos en los corredores viales, esquemas de bicicletas eléctricas asistidas como vehículo para última milla y monitoreo mediante cámaras de alta tecnología con reconocimiento facial son solo algunas de las realidades que ya están al alcance.

Resumen de la experiencia latinoamericana

En el contexto latinoamericano, la tecnología eléctrica no resulta nueva en sistemas de transporte público, si se reconocen las apuestas históricas por trolebuses (São Paulo, Ciudad de México, Rosario, Quito, Mendoza, Guadalajara), sistemas ferroviarios tipo pesado (Buenos Aires, Santiago de Chile, Ciudad de México, Ciudad de Panamá, Medellín, Lima, São Paulo) y trenes ligeros (Guadalajara, Medellín, Río de Janeiro, Ciudad de México). Para este tipo de soluciones se han definido marcos de referencia en ámbitos políticos, técnicos, regulatorios, normativos y urbanos.

Ahora bien, la introducción, durante la última década, del concepto de electromovilidad con respecto a vehículos eléctricos de baterías se ha hecho evidente, sobre todo en el transporte público. En la actualidad, Chile, Colombia y Costa Rica cuentan con un marco político y legal favorable e integrado. Asimismo, existe un grupo más amplio de países con un marco legal en construcción o instrumentos legislativos o regulatorios parciales: algunos brindan incentivos fiscales y/o no fiscales, otros regulan la eficiencia del parque automotor y otros fomentan el desa-

rollo de industrias y emprendimientos asociados a la movilidad eléctrica.

Con relación a la electrificación del transporte público, específicamente en el componente de buses, se identifican diferentes metas regionales. Colombia, bajo el marco de la Ley 1964 de 2019 (movilidad eléctrica) y la Ley 2099 de 2021 (transición energética), apuesta al año 2035 como fecha a partir del cual todas las compras de buses para sus sistemas organizados de transporte público sean eléctricas. Panamá, con una Estrategia Nacional para la Movilidad Eléctrica (ENME), apuesta a que un 15-35% de la flota de buses de transporte público concesionados será eléctrico para el año 2030. Chile, por la Ley de Eficiencia Energética (Ley 21.305) y la Estrategia Nacional de Electromovilidad, apuesta como fecha final de registro de buses de combustión para el año 2035.

En la región, las ciudades que se destacan por su mayor avance en materia de electrificación de los buses de transporte público son Santiago de Chile, Bogotá, Medellín y Ciudad de México; esta última marca una diferencia con la implementación de trolebuses con respaldo de baterías y BEB. Por su parte, Bogotá se considera líder en temas de política, pues estructuró una política (Acuerdo 790 de 2020) para evitar el registro de nuevos buses menores a 12 metros con tecnologías de combustión interna a partir del año 2023.

En general, las flotas de buses eléctricos con baterías introducidas hasta el año 2021 en la región siguen estos patrones: pruebas preliminares de las tecnologías en condiciones operacionales; implementación en sistemas de transporte público bajo esquemas reorganizados e integrados; carga de baterías en patio; predominio de BEB importados desde China con poco valor agregado al nivel regional; y vehículos predominantemente con longitudes entre 8,5 y 12 metros.

Santiago de Chile cuenta con una flota que incorpora al menos cinco marcas diferentes de buses eléctricos con baterías (Foton, Zhontong, BYD, Yutong, King Long) y han establecido diferentes modelos de negocio que han facilitado la incorporación de flotas. En este caso se destaca un

Foto 3. Bus eléctrico articulado en Ciudad de México.



Fuente: Velandia E.A., 2022.

rol importante de las empresas de energía como ENEL, ENGIE y COPEC Voltex en el desarrollo de los diferentes patios para la carga de las más de 1670 unidades BEB contratadas (Ministerio de Energía, 2021).

Bogotá desarrolló pruebas preliminares que incluyeron buses eléctricos de 12 metros y un bus articulado. Como resultado de dos procesos de contratación, hoy la ciudad cuenta con una flota estimada de 1485 buses eléctricos. Se destaca la existencia de dos modelos: el inicial, con entrega por parte de la ciudad de los patios con infraestructura eléctrica (Acuerdo Bogotá y ENEL) y una contratación de aprovisionamiento y operación de flota; y un segundo, que se ajusta mediante dos contratos separados de aprovisionamiento de flota (incluye inversiones de infraestructura eléctrica) y operación de flota. En la actualidad, BYD es el proveedor dominante, y existen solo trece unidades Yutong; por su parte, los cargadores empleados en la ciudad se han instalado en piso con conectores tipo GBT y tipo 2, y las empresas de energía han sido un actor clave en el proceso.

Medellín, por su parte, cuenta con 64 buses padrones y un bus articulado marca BYD adscritos al sistema Metroplús (sistema de transporte público de propiedad de la ciudad), y cuatro bussetones Zhontong adscritos al sistema de trans-

porte colectivo (empresa Masivo de Occidente). En este caso, la ciudad asume como política la compra de flota eléctrica y el desarrollo de su infraestructura.

En Ciudad de México se destacan dos modelos: los trolebuses adscritos al Sistema de Transporte Eléctrico y los buses adscritos al Sistema Metrobús (MTB). El primero es una apuesta por el fortalecimiento del servicio con troles bajo el concepto de “corredores cero emisiones”, que incluyeron mantenimiento mayor de unidades, segregación de vialidad para la flota y la reciente adquisición de trolebuses modernos con baterías de respaldo. El sistema MTB desarrolló un primer contrato bajo un esquema de *leasing* con VEMO que permitió el ingreso de diez buses articulados piso alto de la Línea 3 y la implementación de estaciones para la carga (Latam Mobility, 2021). En el año 2022 estructuró una nueva fase bajo otro esquema contractual con el mismo operador, buscando incorporar nuevos BEB, la infraestructura de carga se asignó a ENEL. Tanto la flota de troles modernos como los BEB son Yutong; estos últimos articulados con una eficiencia energética de 1 kWh/km (foto 3).

Por su parte, ciudades como Jalisco y Cali han puesto en servicio flotas BEB de 8,5 metros marca Sunwin. En el primer caso se estableció un modelo de *leasing* para introducir las 38 unida-

des BEB en una ruta específica. En el segundo se implementó un acuerdo entre las partes; la empresa Blanco y Negro, concesionaria del sistema de transporte público MIO, asumió la responsabilidad de la compra y operación de las 35 unidades.

Lecciones aprendidas de los proyectos BEB en la región

Teniendo en cuenta la experiencia de los proyectos de implementación de buses eléctricos en sistemas de transporte público en el continente se pueden establecer doce lecciones que deben ser referencia para la masificación de la tecnología (Velandia, 2022).

En esta línea, se considera relevante reconocer que todo proyecto es particular y no puede simplificarse a copias de otras experiencias. Previo a cualquier decisión de compra de flotas eléctricas, se deben gestionar la reorganización del servicio y la optimización de rutas, un fortalecimiento institucional y una buena gobernanza alrededor de la propuesta.

Igualmente, la electrificación total a corto plazo sin una experiencia previa no es conveniente. Se debe establecer un proceso consistente y continuo de cumplimiento obligatorio sin importar qué signo político gobierne la ciudad. A corto plazo es necesario privilegiar aquellas rutas en las que existan oportunidades reales para el uso de buses eléctricos, reconociendo temas como kilometraje y topografía, horarios de servicio, tipologías vehiculares, pasajeros transportados e implicaciones viales del recorrido.

La transición energética del transporte público es resultado de una política pública integral y articulada en temas como eficiencia energética, descarbonización del transporte, movilidad sostenible, calidad del aire, salud pública y ciudades inteligentes. En este sentido, una política sin recursos ni metas no será suficiente para impulsar latecnología; del mismo modo, las instituciones sin personal de planta capacitado o con dudas alrededor de la apuesta se convertirán en un obstáculo más a gestionar.

Ahora bien, la eficiencia energética y la duración de las baterías son temas sensibles en los modelos financieros y operacionales. Sin embargo, no es posible tener un dato cierto de estas variables previo a la puesta en marcha; se asumen riesgos con la implementación de la tecnología eléctrica. Igualmente, situaciones asociadas con el COVID-19, las presiones ambientales por la explotación de materias primas requeridas para las baterías y conflictos internacionales generan cierta incertidumbre acerca de los precios de la tecnología en el tiempo. Es por ello que se recomienda construir un ecosistema alrededor de la electromovilidad con un propósito común y bajo el abanico del concepto de gobernanza, que impulse la iniciativa en todos los segmentos del transporte terrestre y busque reducir los potenciales riesgos.

Por último, buscar la viabilidad financiera de los buses eléctricos sin incluir en los análisis aspectos ambientales y sociales es condenar a la tecnología y con ello justificar una decisión negativa. La movilidad eléctrica no se basa solo en vehículos eléctricos con baterías, por lo que evitarse la tentación de simplificar todas las alternativas en una sola opción. Según el contexto pueden existir oportunidades para soluciones eléctricas diferenciadas y cada vez existen más experiencias que sirven como referencia a cualquier iniciativa local.

Movilidad eléctrica en el Ecuador

La ciudad de Quito implementó hace 27 años una solución BRT empleando buses eléctricos con catenarias, muchos de los cuales aún operan manteniendo sus atributos de eficiencia energética y cero emisiones urbanas (Foto 4). La posibilidad de tener un sistema con una logística en función de la demanda (cerca del 35% de los viajes en transporte público), con paradas previamente establecidas, carril segregado y buses eléctricos generó beneficios en términos de calidad del aire, emisiones y ruido, tanto al interior de las unidades de transporte como en los corredores aledaños al sistema. Hoy la infraestructura eléctrica conformada por subestaciones eléctricas, postes y catenarias son

Foto 4. Sistema TroleQuito.



Fuente: Velandia E.A., 2014.

elementos funcionales que pueden mantenerse incluso con la incorporación de nuevos trolebuses, para garantizar las condiciones ambientales y la salvaguarda del patrimonio arquitectónico de la ciudad. Esta experiencia se considera como referente en el sur del continente y se espera que se mantenga tomando en cuenta las decisiones precedentes de urbes como Ciudad de México, Vancouver, San Francisco y São Paulo.

En los últimos años se han desarrollado varios proyectos de electromovilidad en Ecuador, principalmente en el segmento de transporte público y comercial de pasajeros. Para dar un mayor impulso a la movilidad sostenible, en el país se estableció un marco regulatorio que incluye una serie de leyes y disposiciones que benefician la adquisición y operación de vehículos de cero y bajas emisiones; por ejemplo, la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible, el Plan Nacional de Calidad del Aire y el Programa Ecuador Carbono Cero. Específicamente en temas de electromovilidad, se identifica el Plan Nacional de Eficiencia Energética 2016-2035, que contempla

la incorporación de vehículos eléctricos como una medida clave para aumentar la eficiencia energética en Ecuador. A su vez, la Ley Orgánica de Eficiencia Energética indica que al año 2025, todos los vehículos que se incorporen al transporte público deberán ser eléctricos, y que los Gobiernos autónomos descentralizados (GAD) deberán establecer incentivos que fomenten el uso de la movilidad eléctrica.

Teniendo en cuenta las proyecciones de crecimiento del parque automotor y las metas establecidas por la estrategia se espera que los vehículos eléctricos impliquen un 3-5% de la flota nacional del transporte público (1.500 unidades) para el año 2025, entre el 20% y el 30% (11.000 unidades) a 2030, y entre el 60% y el 70% (40.000 unidades) para 2040 (Hinicio, 2021).

Como proyectos operativos de buses eléctricos se identifican las experiencias de Guayaquil y Quito. En la primera ciudad, el Gobierno nacional y sus entidades, la municipalidad —a través de la

Autoridad de Tránsito Municipal—, la compañía de transporte urbano Saucinc S. A., el fabricante de buses BYD y la banca pública —a través de la Corporación Financiera Nacional— se alinearon para lograr la implementación de veinte unidades con batería que hoy se encuentran en funcionamiento. Conforme a la política del Gobierno local, esta inversión 100% privada se financia con el número de pasajeros que moviliza el operador diariamente. Bajo este mismo esquema se proyecta incrementar la flota en el corto plazo, señal que demuestra la conveniencia para el inversionista, la ciudad y los usuarios.

En Quito, los buses eléctricos forman parte de la apuesta PACQ 2020-2050, con una mayor decisión a partir del año 2023. Igualmente, la electromovilidad en el transporte se incluye en el Plan Maestro de Movilidad Sostenible 2022-2042. En esta línea, con la culminación del proyecto Metro de Quito se abrió la posibilidad de reorganizar y modernizar el transporte público servido por buses en el DMQ. Posterior a las pruebas realizadas con buses eléctricos con baterías y a los planes de reorganización establecidos en la Ordenanza Metropolitana 17-2020, se identificó una apuesta clara por buses eléctricos con baterías en el proyecto de reestructuración de rutas SITP-DMQ. A corto plazo, minibuses eléctricos se han proyectado inicialmente en el grupo “Centro Histórico”, con 37 unidades, y en el grupo “Tumbaco-Cumbayá”, con una asignación de 72 unidades.

Aun con esta apuesta, el porcentaje eléctrico con baterías e incluso con catenarias es bajo respecto a la proyección de flota del sistema. C40 (2020) estableció que existen oportunidades para la electrificación de flotas en algunas rutas segregadas y/o en carriles mixtos, pero una de las dificultades para la transición a las tecnologías eléctricas es el sostenimiento financiero del sistema. Incluso en el estudio se propone un incremento de la tarifa al usuario cercana a USD\$0,50 y/o subsidios estatales para garantizar una transición energética y mejora de la calidad del servicio.

Retos del transporte público eléctrico en el DMQ

Tomando en cuenta lo desarrollado en el documento, se presentan a continuación algunos de los retos para la implementación de buses eléctricos de baterías en la región metropolitana de Quito.

- **Energéticos.** El aumento de la demanda eléctrica asociada a las flotas de buses eléctricos debe ser soportado con fuentes renovables. Para ello se deben generar planes de expansión eléctrica considerando las nuevas demandas y desplegando sistemas de generación eléctrica según el avance de la electrificación del transporte.
- **Financiamiento.** Los buses eléctricos significan una mayor inversión inicial, representada en el valor de los vehículos y el despliegue de una infraestructura eléctrica de carga. En este sentido, en caso de financiamiento 100% público, se debe reconocer esta situación para la definición de presupuestos. En el caso de inversiones privadas, el cierre del negocio dependerá de la participación del Gobierno en la subvención a la compra y/o financiamiento de las flotas eléctricas y/o de su infraestructura eléctrica.
- **Baterías.** Se requiere una política rigurosa para restringir el ingreso de baterías ineficientes, así como un plan de posconsumo, segundos usos y reciclaje que garantice un uso eficiente y sostenible de las baterías para los vehículos. Hoy los acumuladores de energía son el elemento que limita la autonomía, incrementa los costos totales del vehículo y representa el mayor desafío ambiental.
- **Aceptación y participación ciudadana.** Se considera fortalecer la gobernanza para construir un ecosistema sólido alrededor de la movilidad eléctrica, en especial, alrededor del transporte público eléctrico. Bajo este marco, incluir la gobernanza dentro

del proceso de transición energética del transporte público urbano permitiría observar este problema desde las relaciones entre Gobierno, ciudadanía y actores, para prestar atención a sus intereses y tensiones bajo el marco del desarrollo sostenible (Velandia, 2022).

- **Comunicación.** Se considera fundamental gestionar el conocimiento y garantizar que la población esté informada de las decisiones tomadas para masificar la electrificación del transporte público. Además, se requiere de la participación ciudadana en la definición de elementos como características de las unidades vehiculares, valor agregado, posibilidad de pago adicional por el uso de nuevas tecnologías, recorridos, etc.
- **Restricciones a las tecnologías contaminantes.** El país debe continuar con el incremento en el precio de los combustibles fósiles, la generación de políticas para restringir la operación en zonas urbanas y/o corredores de tecnologías contaminantes, planes de chatarrización y programas de ascenso tecnológico. Lo que se busca no es prohibir las tecnologías contaminantes, sino desestimular su uso y generar recursos para apoyar las inversiones en nuevas

tecnologías vehiculares con tracción eléctrica.

- **Política consistente.** Se deberá garantizar la existencia de un recurso humano capacitado y permanente en las instituciones nacionales, locales y metropolitanas, garantizando una base de conocimiento alrededor de la electromovilidad. Se requiere que las políticas se cumplan sin importar los cambios en los mandatarios, para que exista claridad en el camino señalado y se ejecute.
- **Desarrollo de la infraestructura eléctrica.** Es necesaria una revisión de la infraestructura eléctrica local para identificar su real capacidad para garantizar la conexión, confiabilidad de suministro y calidad de la energía a los puntos de recarga. Es importante mencionar que los equipos de carga superan los 150 kW y en promedio se emplea un cargador por dos unidades vehiculares. Acá es necesario un trabajo articulado entre la Empresa Eléctrica de Quito, la Empresa Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito y otras instancias institucionales con el objeto de coordinar al máximo nivel los diagnósticos, los diseños eléctricos y las obras requeridas para el despliegue de la infraestructura eléctrica para la carga de

Foto 5. Patio de la Línea 3 con flota diésel y eléctrica CDMX.



Fuente: Velandia E.A., 2022.

las unidades vehiculares a corto, mediano y largo plazo.

- **Inclusión.** Se debe generar una política de género que permita vincular tanto a hombres como mujeres en los proyectos de transporte público eléctrico a diferentes niveles, desde lo corporativo hasta lo operativo. Por tanto, la política de género debe ser transversal en los procesos de estructuración de los proyectos de electromovilidad.
- **Pilotos.** Es necesario realizar más pruebas piloto con pequeñas flotas que no sean desmontadas, sino que operen cumpliendo la vida útil de los vehículos. Esto permite aumentar el conocimiento de la tecnología en el contexto local.
- **Aprovechamiento de la capacidad instalada.** La ciudad debe evaluar la posibilidad de implementar estaciones de recarga para buses eléctricos en proximidad a la infraestructura eléctrica del sistema de trolebús y/o del metro pesado con el fin de reducir los costos eléctricos. Asimismo, se deben garantizar esquemas de carga vehicular de las flotas eléctricas en horas valle de la demanda eléctrica, para garantizar un mejor aprovechamiento de la infraestructura eléctrica y reducir impactos en la red o requerimientos de inversión.
- **Accesibilidad.** Se recomienda incorporar este concepto dentro de la estructuración de proyectos de transporte público eléctrico. Por ejemplo, se considera relevante la transición en la tipología de chasis vehicular para permitir plataformas de acceso bajo (entrada a nivel con los andenes) y/o plataformas mixtas (acceso bajo en la parte delantera del vehículo con la posibilidad de “arrodillamiento” en los buses).
- **Fomento a la inversión privada.** Se deben generar señales para que la inversión privada forme parte de los proyectos de transporte eléctrico (incluyendo el aprovisionamiento y construcción de la infraestructura eléctrica para carga) e impulsar el desa-

rollo de la industria local alrededor de la electromovilidad. Además, se deben generar incentivos para apoyar nuevos negocios alrededor de la tecnología.

- **Normatividad.** Es necesaria una revisión del marco técnico en los componentes eléctricos y vehiculares para garantizar que la tecnología eléctrica que ingrese al país sea idónea y de punta, con el objetivo de evitar tecnologías obsoletas. En esta línea, se debe realizar una revisión del marco técnico del sector eléctrico para incluir temas relacionados con cargadores, conectores, electrolineras, telemedida, etc.
- **Fortalecimiento de lo existente.** Al ser Quito una ciudad con una infraestructura de trolebuses, se considera ser muy cuidadosos de no caer en la tentación de desmontar la infraestructura para dar paso a soluciones con baterías. Buses eléctricos con catenaria y respaldo de baterías pueden ser opciones que aumenten la flexibilidad del sistema sin incurrir en vehículos pesados por carga excesiva de baterías y/o problemas logísticos para garantizar la calidad del servicio.
- **Estudios y diseños.** Se deben realizar diseños detallados de cada ruta que garanticen presupuestos y costos operacionales adecuados y ajustados a la realidad. Cada proyecto es particular y no se pueden simplemente adaptar datos de otros contextos. La electromovilidad en el transporte público puede verse como un diseño a la medida de cada ruta y/o sistema. La cooperación internacional seguirá siendo un aliado en el desarrollo de este tipo de proyectos.
- **Investigación y capacitación.** Es necesario un plan de formación de recurso humano institucional, técnico y universitario para atender las crecientes demandas asociadas a la masificación de la movilidad eléctrica en el Ecuador. Asimismo, se requiere incentivar la investigación y participación de la academia en la planeación, estructu-

ración e implementación de proyectos alrededor de la electromovilidad.

- **Calidad del servicio.** Se debe propender al aumento o al menos al sostenimiento de la participación del transporte público en la estructura de transporte del DMQ. La movilidad eléctrica puede ser un valor agregado en la búsqueda de calidad del servicio y fomento del transporte público.
- **Construcción de un ecosistema alrededor de la electromovilidad.** El uso de vehículos eléctricos en sistemas de transporte público urbano y metropolitano trae consigo una serie de actores relevantes para la estructuración, planificación, financiamiento, implementación y operación. La electromovilidad requiere la construcción de un ecosistema que incorpore, articule y alinee a todos los actores necesarios para implementar y operar de manera exitosa un proyecto de transporte público urbano/metropolitano.

Conclusiones

En la construcción de ciudades sostenibles e inteligentes, el transporte público eléctrico es una pieza fundamental. En esta línea, se ratifica la necesidad de entender que la electrificación del transporte en general es un reto de gobernanza que debe ser gestionado dentro de un plan de acción a largo plazo. La transición energética demanda tiempo, recursos, voluntad política, conocimiento, cambios culturales y ajustes en diversos sectores; por tanto, la recomendación es construir un plan de implementación gradual que reconozca los aprendizajes y experiencias previas de las ciudades que cuentan con la tecnología e iniciar por aquellas rutas en que sean viables operativa y financieramente los buses eléctricos con baterías y/o catenarias.

El DMQ tiene el reto de promover el uso de la electromovilidad en el transporte público para cumplir con las políticas nacionales y las metas existentes, así como para garantizar la preservación ambiental y los requerimientos crecientes de un transporte público asequible, eficiente y

accesible para las comunidades. El marco en el que se desarrolla la iniciativa es complejo, pero la puesta en marcha de las primeras flotas de buses —que demandarán un mayor esfuerzo público— permitirá romper la resistencia al cambio, acercar la tecnología y obtener información real para la planeación de las futuras fases de compra y/o renovación de flotas, en las que los sectores privado y financiero pueden jugar un rol relevante bajo ciertas condiciones del mercado y/o contractuales.

Por último, la electromovilidad no es “completamente limpia”: implica también retos en términos de la producción de energía, el manejo de residuos y la gestión final de las baterías. Este hecho se convierte en un desafío normativo, técnico y económico que las autoridades nacionales y locales deben tener en cuenta desde los primeros momentos de la masificación de la electromovilidad, para garantizar beneficios reales de la tecnología a largo plazo. El DMQ puede asumir este reto y ofrecer no solo un transporte público eléctrico menos contaminante y con mayor calidad del servicio, sino mejores condiciones urbanas. 

Referencias

- AEI (2021). *World Energy Outlook 2021*. París: International Energy Agency.
- C40 (2020). *Quito: Final Report*. Bonn: C40.
- CAF (2019). *La electromovilidad en el transporte público de América Latina*. Caracas: CAF.
- Gómez, A., Lara, D., López, G., Páez, A., Quintero, J., y Utría, D. (2015). *Transmilenio, un reto para la cultura ciudadana en Bogotá*. Trabajo de especialización. Universidad Distrital Francisco José de Caldas, Colombia. Recuperado de <https://bit.ly/3Ggfavc>.
- Guglielmetti, F. (13 de julio de 2021). “Ecuador en la mira para la fabricación de autobuses eléctricos”. *Bus Ecuador*. Recuperado de <https://bit.ly/3VRNeU0>.
- Hinicio (2021). *Estrategia nacional de electromovilidad*. Quito: Hinicio.
- INEC (2021). *Anuario de estadísticas del transporte. Estadísticas de transporte ESTRA*. Quito: INEC.

- Latam Mobility (2021). “VEMO, Mobility ADO y el gobierno de CDMX ponen en marcha una flota de autobuses Yutong 100 % eléctricos”. *Latam Mobility*. Accedido 6 de enero de 2023. Recuperado de <https://bit.ly/3CtVeE4>.
- Ministerio de Energía (2021). *Estrategia nacional de electromovilidad*. Santiago de Chile: Ministerio de Energía.
- Ministerio de Energía y Recursos Naturales No Renovables (2020). *Balance Energético Nacional (BEN)*. Quito: Ministerio de Energía y Recursos Naturales No Renovables.
- Miral (20 de septiembre de 2021). “Miral se proyecta para la movilidad eléctrica”. *Miral*. Recuperado de <https://bit.ly/3WS5GNU>.
- Municipio del DMQ (2020). *Plan de Acción de Cambio Climático de Quito 2020*. Quito: Municipio del DMQ. <https://bit.ly/3Zem1xY>.
- NAMA Facility (2021). “Colombia: E-Mobility”. *Nama Facility*. Accedido 6 de enero de 2023. Recuperado de <https://bit.ly/3GMdhYO>.
- Navas, C., Bueno, C., y Mix, R. (2021). *La electromovilidad como estrategia para una nueva política de transporte público: Caso Santiago de Chile*. Banco Interamericano de Desarrollo. Recuperado de <http://dx.doi.org/10.18235/0003728>.
- OLADE (2018). *Situación del consumo energético a nivel mundial y para América Latina y el Caribe y sus perspectivas*. Quito: OLADE. Recuperado de <https://bit.ly/3w27oAB>.
- OMS (22 de septiembre de 2021). “Contaminación del aire ambiente (exterior)”. *OMS*. Recuperado de <https://bit.ly/2L8v6mf>.
- ONU (2018). *La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: Una oportunidad para América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: CEPAL.
- (8 de octubre de 2021). “El Consejo de Derechos Humanos declara que tener un medio ambiente limpio y saludable es un derecho humano”. *Noticias ONU*. Recuperado de <https://bit.ly/3jYzBVS>.
- Orbea, J. (octubre de 2017). “Modelos de negocio para la adopción de flotas eléctricas: Experiencias internacionales”. *WRI*. Recuperado de <https://bit.ly/3GJLVIN>.
- Velandía, E. (2010). *Energía eléctrica: Alternativa energética para un transporte urbano sostenible en Colombia*. Bogotá: Codensa.
- (2022a). “Transición energética del transporte público urbano hacia la electromovilidad en Colombia: Una revisión desde el marco normativo”. En *Memorias del XXVIII Congreso Internacional Anual de la SOMIM*.
- (2022b). “Transición energética hacia la electromovilidad en el transporte público operado por buses”. Capacitaciones WRI, México.
- , Miranda, M., Castañeda, J., Thiriez, E., Veloza, G., Moreno, M., Albarracín, A., y Guaque, M. (2017). *Buses eléctricos con catenaria: Una alternativa para el sistema Transmilenio*. Bogotá: Codensa.













RESEÑAS

Quito antes era lejos. Memoria y presente de las parroquias periurbanas de Quito

(Ediciones Abya-Yala, 2019)

Marcelo Naranjo, comp.

José Jorge Peralta Arias



Quito antes era lejos. Memoria y presente de las parroquias periurbanas de Quito hace un acercamiento al fenómeno de la periurbanización y su impacto en estos espacios mediante un interesante análisis del proceso evolutivo que ha desarrollado la ciudad y su área de influencia metropolitana en las diferentes etapas de su historia.

El texto inicia reflexionando sobre el avance incontenible del fenómeno urbano a nivel global y lo ubica como uno de los desafíos que deberemos enfrentar, junto con el cambio climático y el crecimiento poblacional. Sobre este último, la obra se refiere a la dicotomía campo-ciudad desarrollada en el Ecuador, reflejada en la construcción de dos polos de atracción histórica para la población del país, los modelos urbanos de Quito y Guayaquil, que —manifiesta el compilador— se han generado por dos factores: crecimiento vegetativo propio de estas zonas, y flujos migratorios internos (campo-ciudad) e internacionales.

La obra resalta el imparable proceso de urbanización que se ha venido profundizando desde la segunda mitad del siglo XX en el Distrito Metropolitano de Quito, y que no se ha desarrollado precisamente en áreas delimitadas como zonas urbanas (meseta central de Quito), sino en espacios territoriales que los urbanistas consideran como “zonas de transición” entre lo urbano y lo rural. En dichos lugares se evidencia una serie de carencias y déficits de estándares urbanísticos, al igual que la creciente pérdida de una identidad cultural y social, a partir de un mercado especulativo del suelo y un débil control de la planificación institucional municipal.

La investigación se sustenta en un labor etnográfica con fines académicos, con la identificación de puntos focales de intervención investigativa a lo largo y ancho del territorio rural metropolitano como factor importante en el análisis. Se destacan las parroquias rurales de Nayón, Pifo, Alan-gasí y Zámiza, la comuna rural de Rumihuaico en el valle de Tumbaco, y un asentamiento con tintes rurales-urbanos como La Cocha, ubicado en el valle de los Chillos, al nororiente del Distrito Metropolitano de Quito. Las realidades de estos asentamientos evidencian cierta resistencia a no abandonar el carácter comunitario de las relaciones sociales, económicas, ambientales y culturales, ancladas a prácticas ancestrales propias, frente al fenómeno urbano, identificado

por la aparición de nuevas reglas de convivencia urbana asociadas a una economía sustentada en el capitalismo, en la que lo comunitario pierde su vigencia frente al individualismo y al materialismo disfrazado de “progreso”.

En este contexto, el libro invita a la lectura desde una perspectiva antropológica y no exclusivamente espacial, con el fin de lograr un mejor entendimiento de la compleja relación urbano-rural, que derive en una reflexión sobre cuáles serían las alternativas de protección y revitalización sostenible de la zona periurbana y su población a corto, mediano y largo plazo, ante la inminente presión del proceso urbanizador vigente en el Distrito Metropolitano de Quito.

Un puente: ciudades, universidades, amistades

(Editorial Café de las Ciudades.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2022).

Jordi Borja

María Samaniego Ponce



Hacer una reseña de este libro es un gran honor y un gusto: un honor, ya que su autor, el geógrafo catalán Jordi Borja, ha sido y es un gran referente en el urbanismo contemporáneo, y sus libros y publicaciones, fuente obligada de consulta e investigación en la materia; y un gusto porque, al dar lectura a la obra en cuestión, he podido conocer la personalidad sensible y generosa del autor.

Mi profesión de arquitecta y mi actualidad, presidiendo el Colegio de Arquitectos de Pichincha y Ecuador, me han permitido aprender sobre las ciudades y los procesos urbanos, así como abrir la posibilidad a nuevas perspectivas de leerlos o analizarlos, además de a la esencial u “obvia” influencia que la arquitectura ejerce sobre ellos para transformarlos.

La realidad muestra permanentemente las grandes necesidades y falencias que afectan a Quito en la actualidad, y que pueden ser un factor común a varias ciudades latinoamericanas: el problema del transporte público, la continua desocupación de los centros, la deficiencia de diseño y apropiación de los espacios públicos y colectivos, las malas condiciones de caminabilidad de las aceras, la carencia de arbolado urbano, la no democratización de servicios como salud y educación, y varios más. En este sentido, me interesa abordar la visión humanista con la que Jordi Borja se aproxima a las ciudades, que son en esencia un proyecto humano.

La gran y excitante travesía a través de varias ciudades del mundo que Jordi Borja relata en su libro revela la necesidad de mantener ese pensamiento flexible o resiliente al momento de hacer una lectura urbana. Son tan diferentes las ciudades europeas y las latinoamericanas; en nuestro mismo continente hay diferencias sustanciales entre unas y otras, que Jordi Borja ha sabido agrupar no solo por sus condiciones geográficas similares sino por su acercamiento a ellas y sus propuestas.

Y esta perspectiva o agudeza humanista se refleja en sus continuas reflexiones, así como su entendimiento sobre la importancia del proceso histórico de las urbes, de la sociedad, lo que ha formado su esencia. Además, cuenta con la habilidad de confrontar lo local frente a lo global, siempre en favor de las posibilidades de mejora y regeneración de los sectores más vulnerables o desfavorecidos (como lo propuesto para Barcelona o Río de Janeiro frente a una posible realización de las olimpiadas).

Este entendimiento exige un trabajo y propuestas multidisciplinares y participativas: la ciudad democrática, en la que es imprescindible diluir las fronteras entre las disciplinas, las profesio-

nes, la técnica, las innumerables capas que las conforman.

La agudeza, la sensibilidad, el rigor y la amplitud con que el autor aborda y propone caminos y soluciones en favor de las ciudades, y principalmente de quienes las habitan, muchas veces se enfrenta a un sistema político que se niega a ver la integralidad de los procesos y de los problemas, que objeta las acciones para resolverlas desde su origen, respondiendo —en su mayoría— a agendas políticas e individuales.

Así, nos remitimos a la cruda realidad de que las ciudades son el reflejo del estado de las sociedades, lo que nos deja a nosotros, habitantes de las ciudades latinoamericanas, con una gran tarea.

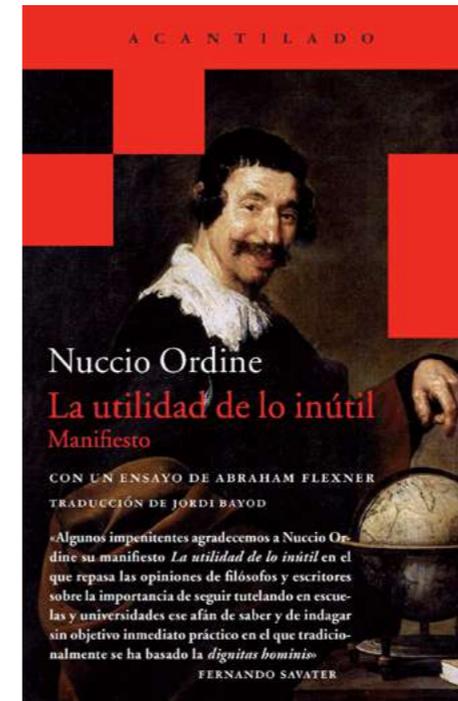
Ventajosamente tenemos el vasto trabajo de Jordi Borja, plasmado en un sinnúmero de libros, textos, ensayos, conferencias y propuestas, así como su trayectoria, en la que ha optado por un método de trabajo alejado del ego y de la figuración, y más bien volcado a un trabajo colectivo, ganando día a día amigos y amistades, apoyándose constantemente en las universidades, y siempre en favor de las ciudades.

La utilidad de lo inútil. Manifiesto

(Editorial Acantilado. Barcelona, 2013)

Nuccio Ordine

José Jorge Peralta Arias



La utilidad de lo inútil es un título bastante sugestivo desde donde se lo mire. Atrae el interés del lector por conocer el enfoque del autor sobre la valoración del conocimiento y del saber humanístico, frente al beneficio de las ganancias y las utilidades en un escenario capitalista que fomenta el individualismo y el materialismo, sin medir su costo social.

La obra apoya su análisis en escritos y frases de personajes de aceptación mundial en el campo de la filosofía, la literatura y otras ciencias, y fundamentalmente en un ensayo sobre Abraham Flexner, un célebre visionario de las teorías de la educación en la Norteamérica de la segunda mitad del siglo XVIII y principios del XIX.

Su autor, Nuccio Ordine, profesor y literato de origen italiano, reflexiona sobre la pérdida de principios y valores en la sociedad actual, que ha encaminado la decadencia de nuestra civilización al menospreciar la utilidad de los saberes humanísticos —como la cultura, la educación, las artes, entre otros— frente al “poder” de los saberes económicos, que en nombre de la eficiencia han delineado sus acciones sobre la base de la destrucción de las relaciones sociales y de los recursos que el planeta ha puesto a disposición de la raza humana.

La lectura de este libro se convierte en relevante dada la crisis que vive el planeta en sus órdenes social, cultural, ambiental y de gobernanza. El reencuentro con temas como la ética, que garantiza transparencia y honestidad en el manejo de los procesos humanos, posibilitaría de alguna manera reorientar el camino que conduzca a las actuales y nuevas generaciones hacia una nueva visión más integral y mayormente inclusiva del mundo en que vivimos.

Considerando que los grandes retos a enfrentar en la actualidad son la crisis climática, el crecimiento poblacional y la urbanización acelerada, es urgente y necesario revalorizar los conceptos de las ciencias sociales y los saberes humanísticos —“inútiles” en el sistema lineal y depredador en que vivimos—, para inculcar en la conducta individual y colectiva de la sociedad valores y principios como el respeto, la honestidad, la transparencia, la solidaridad, la equidad y la tolerancia. Todo esto, con el fin de reencauzarnos en lo que se ha dado en llamar “sostenibilidad global”, que no es otra cosa que la búsqueda del equilibrio entre lo social, lo económico y lo

ambiental, en un marco de respeto a los límites naturales que nos permite el planeta y a los derechos universales establecidos en los códigos vigentes.

n este panorama, resulta oportuna la lectura de esta obra, en particular para planificadores y tomadores de decisiones, a fin de que reconsideren en sus actuaciones a todo nivel los principios y valores cuyo fundamento constituyen las ciencias humanísticas. El resultado traerá territorios y ciudades más sostenibles para las nuevas generaciones de la raza humana en el planeta.

Perfil Revista Cuestiones urbanas

La revista Cuestiones Urbanas, es la publicación académica bianual del Instituto de la Ciudad de Quito. Su objetivo es contribuir al análisis, a los procesos de reflexión y al intercambio de ideas relacionados con la temática urbana, desde perspectivas sociológicas, antropológicas, urbanísticas, económicas e históricas.

El Instituto de la Ciudad pretende, así, nutrir el cuerpo bibliográfico de los estudios urbanos mediante la difusión de artículos académicos, originales e inéditos, sobre distintos temas relacionados con los fenómenos de la ciudad.

La revista se difunde en formato impreso y digital, y contiene artículos académicos, ponencias, reseñas y reportajes fotográficos.

Política editorial

Cuestiones Urbanas recibe contribuciones académicas, originales e inéditas que cumplan con los requerimientos de envío y que estén de acuerdo con la línea temática de la revista. Se aceptan manuscritos que reporten resultados parciales o finales de investigaciones sobre la ciudad, o que constituyan análisis de coyuntura —sostenidos en una bibliografía diversa y especializada— acerca de cuestiones relacionadas con los fenómenos de la ciudad; artículos de revisión, y reseñas.

Secciones

La revista *Cuestiones Urbanas* tiene cinco secciones, creadas según los objetivos del Instituto de la Ciudad de divulgar tanto los resultados de sus investigaciones en curso cuanto textos que contribuyan a la reflexión sobre temas relacionados con la problemática urbana.

1. **Estudios urbanos.** Incluye artículos que exponen resultados finales o parciales de investigaciones sobre la ciudad.
2. **Debates.** Contiene textos que registran debates académicos, seminarios u otros

eventos que hayan abierto discusiones y espacios para analizar fenómenos urbanos.

3. **Reflexiones teóricas.** Incluye artículos que confrontan y proponen teorías sobre diferentes fenómenos y expresiones de la ciudad.
4. **Reseñas.** Recoge resúmenes y comentarios sobre textos cuya temática se relaciona con los estudios urbanos.
5. **Reportaje fotográfico.** Expone el trabajo fotográfico de los ganadores del programa de becas fotográficas del Instituto de la Ciudad.

Selección de manuscritos y sistema de arbitraje

Para ofrecer un producto editorial académico de alta calidad y alta pertinencia técnica y científica, todo manuscrito recibido se someterá a tres etapas de selección. En todos los casos, el dictamen de los evaluadores será inapelable.

Primera etapa

Se considerarán «recibidos» los artículos que cumplan con los lineamientos detallados en el acápite «Instrucciones para los autores» de la presente política editorial. Si estos no los cumplen, serán devueltos al autor.

Segunda etapa

Los artículos recibidos serán revisados por el Comité Editorial Interno de la revista y, según la pertinencia de los temas tratados y la calidad de los textos, serán aceptados para ingresar al sistema de arbitraje de la tercera etapa.

Tercera etapa

Cada artículo (cuyo autor se mantendrá en condición de anonimato) recibido y aprobado por el Comité Editorial Interno será revisado por uno o dos evaluadores externos al Instituto de la Ciudad, según el sistema de arbitraje de la revista *Cuestiones Urbanas*:

Sistema de arbitraje. Uno o dos evaluadores se basarán en su experticia y en los siguientes criterios sugeridos para aprobar o desaprobar, anónimamente, la publicación de un texto: i) claridad y coherencia en la redacción, ii) consistencia teórica, iii) consistencia metodológica y iv) aporte a la bibliografía existente.

El informe de los evaluadores externos determinará si el artículo es:

- aprobado para publicación, sin cambios;
- aprobado para publicación, con cambios mayores (se explicitarán los cambios sugeridos);
- aprobado para publicación, con cambios menores (se explicitarán los cambios sugeridos),
- desaprobadado para publicación.

De ser el caso, la versión corregida del artículo deberá ser entregada por el autor dentro del plazo acordado con el Comité Editorial Interno.

La decisión final sobre la publicación de los artículos, y el número y sección de la revista en que estos aparecerán, será facultad del Comité Editorial Interno, que considerará el informe de los evaluadores para emitir un dictamen final.

Instrucciones para los autores

Quienes deseen enviar sus trabajos a *Cuestiones Urbanas* deben conocer la política editorial y el formato de los artículos de la revista, y estar de acuerdo con el proceso de selección de textos.

Es facultad de *Cuestiones Urbanas* hacer correcciones de estilo menores en los textos durante el proceso editorial.

Envío de artículos

Los textos enviados que cumplan con los siguientes requerimientos serán considerados como «recibidos» y pasarán a la segunda etapa de selección.

1. **Idioma:** Se recibirán textos en español.

2. **Formato:** Se recibirán textos en archivos de Microsoft Word® o de Open Office Writer, en fuente Times New Roman, con un tamaño de letra 12, un interlineado de 1.5 cm, márgenes superior e inferior de 2.5 cm y márgenes laterales de 3 cm.

3. **Material gráfico:** Las fotografías, los gráficos, los cuadros y los mapas deben tener un título y un número secuencial. Si el artículo contiene fotografías, gráficos, cuadros o mapas, los autores deberán enviarlos como archivos adjuntos al artículo cumpliendo las siguientes indicaciones.

3.1 **Fotografías:** Se recibirán en formato JPEG y deberán tener una resolución de 300 ppp (puntos por pulgada). Si son imágenes de archivo, se espera que tengan la mejor resolución posible según las circunstancias y que sus derechos de autor estén liberados o que tengan autorización del mismo para la publicación.

3.2 **Gráficos y cuadros:** Si los gráficos resultan del procesamiento de datos estadísticos u otras mediciones, deberán ser enviados en archivos de Excel. Los textos incluidos en ellos deben poder editarse.

Si los cuadros no son muy complejos, podrán ser incluidos dentro del cuerpo del archivo de Word® o de Writer. Los textos dentro de los cuadros deben ser editables.

3.3 **Mapas:** Se recibirán en formato JPEG. Deberán contener símbolos y textos bien diferenciados y legibles.

4. **Resumen, *summary*, palabras clave y título:** Cada artículo debe contener dos resúmenes, uno en español y otro en inglés (*summary*), y palabras clave, igualmente en español y en inglés, de acuerdo con los siguientes lineamientos:

4.1 Resumen y **Summary**

Extensión máxima	1250 caracteres sin espacios
Descripción	Deben ilustrar el objetivo central del estudio, su contenido, metodología y resultados

4.2 Palabras clave en inglés y en español

Cantidad	Cinco
Descripción	Deben ser diferentes a las utilizadas en el título del artículo

Además del título en el idioma original, es preciso enviar el título del artículo en inglés.

5. **Extensión:** La extensión máxima varía según el tipo de texto, como se detalla a continuación:

Artículos académicos: 80 000 caracteres sin espacios.
Reseñas: 5000 caracteres sin espacios.

6. **Normas editoriales:** El Instituto de la Ciudad se rige por las normas editoriales APA VI. Para revisar un resumen de estas normas remitirse al siguiente enlace: <http://normasapa.net/normas-apa-2016/>

6.1 **Referencias bibliográficas:** Se utilizan referencias bibliográficas para la elaboración de los artículos. Estas deben aparecer dentro del texto y en la sección final que debe llevar el título *Bibliografía*.

6.1.1 Para citas dentro del texto

Citas textuales de una extensión menor a cuatro líneas	Van dentro del párrafo, entre comillas (no itálicas ni negritas)
Citas textuales de una extensión mayor a cuatro líneas	Van en un párrafo aparte sin comillas, con fuente tamaño 9 puntos y alineados a la derecha

Referencias bibliográficas de citas textuales o parafraseadas	Van al final de la misma entre paréntesis e incluyen autor y año: <ul style="list-style-type: none"> • Un solo autor: (Cornejo, 2010) • Dos autores: (Moscoso y Regalado, 2012) • Más de dos autores: (Muñoz <i>et al.</i>, 2014)
---	--

6.1.2 Para libros y folletos impresos

Apellido, A. A. (Año). Título. Ciudad: Editorial.

6.1.3 Para artículos

Apellido, A. A., Apellido, B. B. & Apellido, C. C. (Año). Título del artículo. Título de la publicación, volumen(Número), pp-pp.

6.1.4 Para documentos y visitas de Internet

Apellido, A. A. (Año). Título página web. Recuperado de www.ejemplo.com

6.1.5 Para tesis

Apellido, A., & Apellido, A. (Año). Título de la tesis (Tesis de pregrado, maestría o doctoral). Nombre de la Institución, Lugar. Recuperado de www.ejemplo.com

Si faltan datos en las referencias bibliográficas, se procederá así:

_____ cuando falta el nombre del autor

s/f cuando falta el año

s/c cuando falta la ciudad

s/e cuando falta la editorial



Municipio
de Quito



Instituto de la
CIUDAD

Por un
Quito
Digno

