

REFLEXIONES TEÓRICAS

Patrimonio, monumentalidad y paisaje urbano
en la construcción de la ciudad

Julio Echeverría

ESTUDIOS URBANOS

Ciudades de fronteras: pivotes locales
de procesos globales

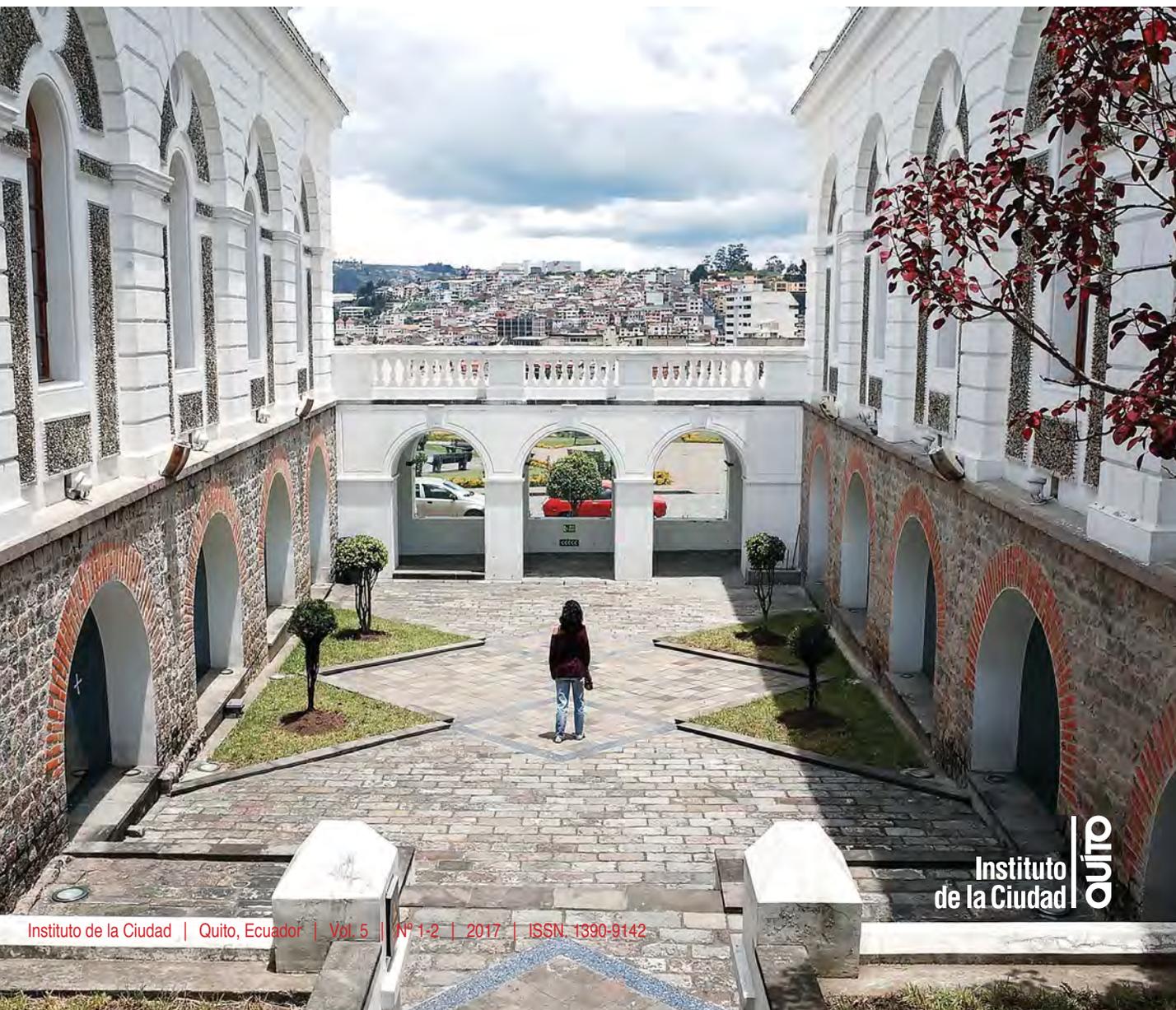
María Cecilia Picech

REPORTAJE FOTOGRÁFICO

El centro histórico de Quito y su gente

Alexandr Nemudrov

cuestiones **URBANAS**



Instituto
de la Ciudad **QUITO**



cuestiones **URBANAS**

Instituto de la Ciudad | Quito, Ecuador

Vol. 5 | Nº. 1-2 | 2017 | ISSN: 1390-9142

Cuestiones Urbanas
Volumen 5 | N°. 1-2 | 2017

Mauricio Rodas Espinel
Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito

Director

Julio Echeverría

Consejo editorial

Rosemarie Terán Najas – Historiadora y docente de la Universidad Andina Simón Bolívar
Francisco Rhon – Director del Centro Andino de Acción Popular (CAAP)
Jorge Albán – Concejal del Distrito Metropolitano de Quito
Ana María Durán – Arquitecta y docente de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador
Julio Echeverría – Director del Instituto de la Ciudad

Comité editorial

Julio Echeverría
Samanta Andrade

Edición

Carlos Reyes I.

Fotografía de portada

Centro de Arte Contemporáneo. Fotografía: Alexandr Nemudrov

Diseño e Impresión

V&M Gráficas
Jorge Juan N32-36 y Mariana de Jesús. Telf.: (593-2) 320 1171

© 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, 2017

ÍNDICE

Editorial	4
-----------------	---

REFLEXIONES TEÓRICAS

Patrimonio, monumentalidad y paisaje urbano en la construcción de la ciudad <i>Julio Echeverría</i>	9
--	---

ESTUDIOS URBANOS

Ciudades de fronteras: pivotes locales de procesos globales <i>María Cecilia Picech</i>	31
Habitar el centro histórico de Quito: identidad, memoria y afectos. Los sentidos de la lucha por la permanencia <i>Lina Magalhães</i>	57
Perfil logístico de Quito <i>Daniel Merchán</i>	93
El centro histórico de Quito y su gente <i>Alexandr Nemudrov</i>	137
Aproximaciones a las formas de la política en el mercado San Roque <i>Raúl Moscoso</i> <i>Juan Fernando Ortega</i>	161
Estrategias de reproducción social: estrategias habitacionales y apropiación del espacio en el Gran Córdoba (Argentina) <i>Estela Valdés</i> <i>Evangelina Ferrari</i>	203

RESEÑAS

La ciudad y sus reglas. Sobre la huella del derecho en el orden urbano Antonio Azuela (coordinador) <i>Samanta Andrade Moreno</i>	227
La cuestión urbana en la región andina. Miradas sobre la investigación y la formación Pascale, Metzger, Julien Rebotier, Jérémy Robert, Patricia Urquieta, Pablo Vega Centeno (Editores Científicos) <i>Pablo Serrano</i>	229



Editorial

El presente volumen de la Revista Cuestiones Urbanas reúne variados estudios a nivel latinoamericano, sin perder de vista el Distrito Metropolitano de Quito. Despliega una competente y densa conjunción de reflexiones que abarcan problemáticas actuales de las configuraciones urbanas: sentido de la ciudad, apropiación identitaria, estrategias habitacionales frente a la desigualdad, transurbanidad de los asentamientos fronterizos, planificación logística y organización política de los actores urbanos.

La aproximación teórica que abre este número, nos presenta a la ciudad como proyección de sentido, en su doble calidad de construcción estética y funcional en constante adaptación a las necesidades de quienes la habitan. El autor aborda la conjunción entre lo natural y lo artificial propia de los asentamientos urbanos y propone aprehender esta dinámica desde los conceptos, permanentemente en tensión, de aglomeración y dispersión.

El conjunto de estudios urbanos que referimos, inician con una temática poco desarrollada: la urbanización en las fronteras internacionales latinoamericanas. La autora analiza la importancia de las ciudades fronterizas en el actual contexto de globalización e integración supraestatal. Partiendo del análisis de las dinámicas migratorias de los últimos años, aborda los diversos roles que las urbanizaciones

fronterizas asumen en tanto pivotes de defensa, ataque, así como lugares de integración y de soporte.

Tres de los artículos que presenta este número analizan a la ciudad de Quito, examinando con diversas perspectivas, escalas y metodologías, espacios urbanos que conforman la ciudad; así como la integralidad de su propuesta urbanística.

El estudio de caso de Lina Magalhães, aprehende desde la memoria, la identidad y los afectos el conflicto latente entre el poder público y los vecinos de un barrio en el Centro Histórico de Quito. Con una metodología participativa, la autora logra conectarse con el habitar cotidiano de quienes permanecen en el barrio y cómo este transforma su sentido de pertenencia y de lucha frente a la intencionalidad transformadora del poder institucionalizado. La brecha entre el espacio concebido y el vivido se muestra en este artículo, como ejemplo de una conflictiva realidad de re-construcción de los Centros Históricos, semejante a la de varias ciudades en Latinoamérica.

Continuando con la presentación de los resultados de investigación sobre el Mercado de San Roque realizada por el Instituto de la Ciudad, este artículo aborda las formas de la política y la organización de los actores de este espacio central en la ciudad de Quito. Juan Fernando Ortega y Raúl Moscoso, autores del artículo, se concentran en los procesos de organización de los trabajadores del mercado, las disputas y alianzas frente a las posibilidades de su modernización y reubicación. El análisis enriquece las discusiones sostenidas respecto de la soberanía alimentaria, la posibilidad de sobrevivencia de la población migrante en la ciudad y las formas de participación y legitimación ciudadanas.

Desde una mirada integral de la planificación urbana, el último artículo sobre la ciudad de Quito presenta un estudio acerca del perfil logístico de la ciudad. En base a la correlación de variables demográficas económicas y de infraestructura vial, el autor establece ocho categorías de zonas urbanas y propone recomendaciones de política pública para cada una de ellas, tomando como referencias buenas prácticas internacionales.

Esta selección de artículos es acompañada del reportaje fotográfico de Alexandr Nemudrov sobre el Centro Histórico de Quito, el cual presenta la mirada del visitante de la cotidianidad en este espacio urbano, imágenes que nos muestran personajes que transitan, se detienen, se apropian, son acogidos o rechazados por este complejo lugar de encuentro y disputa, lógicas propias del espacio público.

La sección de estudios urbanos cierra, devolviéndonos al contexto internacional, con el planteamiento de Estela Valdés y Evangelina Ferrari sobre las estrategias de reproducción social en la ciudad de Córdoba en el contexto de la pos-crisis de fin del siglo XX en Argentina. Con una mirada crítica sobre la estratificación social que resulta y se reproduce a través de la apropiación y habitabilidad del espacio urbano, las autoras dan cuenta de las estrategias habitacionales puestas en juego en el espacio urbano residencial de esta ciudad. La Revista concluye con dos reseñas que nos permiten revisar el estado actual de los estudios urbanos en la región. 

Julio Echeverría
Director del Instituto de la Ciudad

REFLEXIONES
TEÓRICAS

Patrimonio, monumentalidad y paisaje urbano en la construcción de la ciudad

Julio Echeverría*

* Político, Universidad de Trento, Italia

Resumen

Cuando se analiza la ciudad hay dos aproximaciones que suelen privilegiarse y que, si bien revisten importancia, pueden presentar una lectura reductiva del fenómeno urbano. La primera es una visión de la ciudad como máquina económica que responde a demandas que se configuran como derechos a ser satisfechos por esta 'mega-organización'. La segunda la observa como un artefacto arquitectónico y urbanístico, que apunta a lograr los mejores rendimientos en la producción de servicios, en la movilidad de los recursos, en el trazado y circulación de vías, en la dotación de vivienda, etc. En estas aproximaciones está ausente –de manera habitual– la idea de la ciudad como una construcción de sentido en la cual participan los actores de manera espontánea, sin que necesariamente estas acciones obedezcan a un diseño o a una operación claramente definida o planificada. Al proceder de esta manera se impide observar otras dimensiones en la construcción de la ciudad que pueden ser tanto o más importantes que las dos aproximaciones citadas, y que tienen que ver con los procesos de estructuración que se desprenden de las formas espontáneas de significación que producen los actores de la ciudad, verdaderas estructuras semánticas que orientan la conformación de las ciudades en secuencias de larga duración.

La propuesta conceptual que se presenta en este ensayo conjuga estas dos dimensiones, natural y artificial cuyas configuraciones en el tiempo adoptan el carácter de verdaderos modelos de ciudad; los conceptos referidos al paisaje urbano, al patrimonio

monumental y al ambiente natural sobre el cual se conforman las ciudades permiten dar cuerpo a esta aproximación analítica.

Palabras clave

Patrimonio, sentido, aglomeración, dispersión, paisaje urbano.

Abstract

When we analyze the city, there are two approaches that surface and that, although important, may represent a reductionist vision. The first is to see the city as an economic machine that answers demands that are configured as rights to be satisfied by this “mega-organization”. The second looks at the city as an architectonic and urbanistic gadget, which aims to get the best results in the production of services, in the mobility of the resources, in the design and circulation in roads, in the supply of housing, and so on. In these approaches is usually absent the idea of city as a sense construct in which actors participate spontaneously, not necessarily obeying to a design or a planned action. Proceeding thus, other dimensions of the building of the city are blurred, and these can be as much or more important than the two detailed approaches, and those have to do with the structuring processes that come from the spontaneous forms of meaning the city actors produce. These are real semantic structures that guide the conformation of cities in long term sequences.

The conceptual proposal presented herein, conjugates these two dimensions, natural and artificial, these configurations -with time- adopt the character of true city models. The concepts referred to the urban landscape, the monumental patrimony and the natural environment on which the cities are formed, allow to yield this analytic approach.

Key words

Heritage, sense, agglomeration, dispersion, urban landscape

La ciudad como construcción de sentido

Las ciudades se configuran en largos procesos de adaptación a las condiciones territoriales y ambientales en las cuales se instalan. En su desarrollo conjugan la relación entre morfología natural y sentido. El sentido aparece como artificialidad de la 'forma', como recurrencia de significaciones que se materializan y se representan como hechos urbanos (A. Rossi: 2016). La ciudad puede ser entendida como una construcción estética y funcional que adapta las necesidades humanas (materiales e inmateriales) a la topografía del ambiente¹.

Esta articulación de naturalidad y artificialidad, que está en el origen de la forma urbana, se nos presenta como su dimensión patrimonial, una materialidad que remite al origen del asentamiento humano y que realiza en la proyección arquitectónica la base conceptual que define a la ciudad y que se articula en torno a los dos conceptos que trabajan el sentido de la ciudad como construcción civilizatoria, los conceptos clásicos de *polis* y *civitas* (M. Cacciari: 2012).

Los dos conceptos nos remiten al estudio de la complejidad del fenómeno urbano, al reconocimiento de la aglomeración humana vista como tensión permanente que acompaña la urbaniza-

ción, una tensión que convive con su opuesto, el de la dispersión. Estos conceptos estarían diseñados para enfrentar estas tensiones propias de la conjunción aglomeración-dispersión. El concepto de *civitas* hace referencia al *estar juntos entre extraños*; por tanto, describe la necesidad de interiorizar el sentido de alteridad como constitutivo de la forma urbana, mientras que el concepto de *polis* señala la construcción del ciudadano, de aquel sujeto que habita la ciudad y que es capaz de poner en juego su *capacidad de abstracción* de las condiciones que caracterizan a su mismidad, aquello que Hegel denominó como *Bildungsprozess*, o proceso de formación de la conciencia subjetiva². Cuando observamos el desarrollo urbano de la ciudad desde la perspectiva de las construcciones de sentido, lo hacemos en referencia a esta base o matriz semántica constitutiva de la proyección urbana que apunta a realizarse en la morfología del territorio (S. Settis: 2017; V. Gregotti: 2010).

¿Cómo se construyen las ciudades y cómo al hacerlo realizan o niegan estas matrices de sentido que configuran su concepto y por tanto su patrimonio inmaterial? ¿Cuánto de esta base conceptual está presente en la monumentalidad arquitectónica de las ciudades? ¿Cómo podemos conjugar conceptos como ambiente, paisaje y territorio, como referentes que desarrollan la idea de ciudad, y que sin embargo no

1 Desde una visión sistémica, la ciudad es una proyección de sentido (articulación de significaciones individuales que se agregan colectivamente), que se autoorganiza internamente para adaptarse a un determinado ambiente natural en el cual interviene. Cf. S. Settis, *Architettura e democrazia, paesaggio, città, diritti civili*, Einaudi, Torino, 2017; V. Gregotti, *Il sublime al tempo del contemporáneo*, Einaudi, Milano, 2010.

2 En sus escritos de *Filosofía del Espíritu* de 1805-06 Hegel introduce la temática del reconocimiento, al punto de convertirla en pieza clave de su "sistema de eticidad". El concepto de *reconocimiento* describe el proceso de enfrentamiento entre las subjetividades que está en la base de la conformación de lo público. En la formulación hegeliana lo público coincide con la constitución de la conciencia racional; se opera así un colosal proceso de abstracción como negación de la parte sensible y pasional del sujeto. En Hegel esta negación es asumida como superación; solo a través de ella el sujeto puede constituirse y emanciparse de la sujeción a la pasionalidad que lo conduce a su destrucción. Sin embargo, en su formulación la pasionalidad no se elimina sino que se reconfigura, replanteando el desafío del reconocimiento en otros niveles o dimensiones. Ello permite mirar la estructuración de lo público como un proceso de constitución nunca acabado, como una construcción que evoluciona recursivamente, generando cada vez nuevas figuras, nuevas modulaciones. Su estabilización por tanto será siempre perentoria. A partir de esta conceptualización de lo público, compuesto por tendencias contradictorias que se han presentado como pulsiones hacia la aglomeración y hacia la dispersión, puede accederse a la comprensión de la misma configuración de la ciudad, de su morfología urbana, de las semánticas que la definen y atraviesan. Lo público aparece como enfrentamiento entre la identidad de lo colectivo y la diferenciación de las singularidades, las cuales ponen en juego lógicas de resistencia, de fuga o de dispersión. Cf. G.W.F. Hegel, *El sistema de la eticidad*, Editorial Nacional, Madrid, 1978; *Filosofía real*, FCE, México, D.F. 1984. Últimamente el concepto de reconocimiento ha sido retomado para ilustrar justamente esta complejidad como generadora de "patologías de la modernidad", Cf. A. Honneth, *Patologías de la razón*, Buenos Aires, Katz Editores, 2009.

dialogan suficientemente y por tanto no logran potenciar sus propias aproximaciones al fenómeno urbano?

La aglomeración y la dispersión como principios estructurantes

La lógica aglomeración-dispersión propia del desarrollo urbanístico describe la existencia de un conjunto de articulaciones que aparecen como contradicciones, como disfuncionalidades que originan conflictos y patologías. El principio de aglomeración convive con su opuesto. Cuando hablamos de aglomeración hablamos de dispersión; aglomeración quiere decir punto de llegada, referencia a un inicio que es el estar dispersos. A su vez, la dispersión tiene que ver con un efecto de fuga, de alejamiento de la aglomeración. Entre ambos se establece una correlación, se instaura una lógica, que está inscrita en el mismo principio del reconocimiento como relación público/privada; como relación entre lo individual y lo colectivo. El reconocimiento, concepto tomado de la filosofía, plantea que las diferencias apuntan a reconocerse, pero también a diferenciarse o alejarse. La ciudad se reproduce bajo el principio de diferenciación. Es posible advertir esta dinámica en el ordenamiento arquitectónico de las ciudades, en la configuración del paisaje urbano, en el gobierno del territorio; allí se definen flujos de circulación y de conexión: la calle, las avenidas, permiten el flujo de significaciones o las obstruyen, indican

las conexiones entre nodos o puntos de agregación, pero describen también las condiciones de la fuga, del tránsito o del deambular que caracteriza a los asentamientos urbanos.

El principio de aglomeración, al generar su opuesto como dispersión, presenta la 'otra cara' de la urbanización. En la teoría urbana esta comprensión ha sido limitada sino inexistente; normativamente la teoría ha apuntado en dirección a comprender una dimensión, la de la aglomeración como sinónimo de lo urbano, descartando la otra, la de la dispersión, presentándola como anomalía o como negación³.

Esta ausente o limitada comprensión de la diferenciación produce segregación⁴; la no aceptación de este principio es asumida como exclusión de otras posibilidades de comprensión y constitución de lo urbano; la segregación aparece como expresión de la no adaptación a la construcción del sentido de lo público que está en la configuración logocéntrica de la racionalidad moderna, desde su formulación en la filosofía platónica, al tratar las dimensiones sensibles como representaciones de un ambiente 'no controlable', como amenazas a la identidad e integridad del grupo humano. La arquitectura de la ciudad está comprometida desde sus orígenes con esta orientación, apunta a construir el sentido del orden, y este aparece como exclusión, control o racionalización del ambiente externo (como naturaleza y paisaje) así como del ambiente interno (como canalización de las percepciones y pulsiones subjetivas).

3 Una aproximación que impide mirar la complejidad del fenómeno urbano, la existencia de la diferenciación como generación permanente de alteridad en la misma construcción de lo público. La diferenciación al dejar de ser vista como anomalía puede ser comprendida como expresión de otras posibilidades de definición de lo urbano; como producción de otros sentidos de lo público. La ciudad está produciéndose permanentemente mediante procesos de diferenciación. La no comprensión de los principios de aglomeración/dispersión, como consubstanciales al desarrollo urbano, puede generar patologías o bloqueos que reducen la idoneidad constitutiva del hecho urbano (J. Echeverría: 2016).

4 El concepto de segregación tiende a reconocer la diferenciación bajo la figura de la exclusión o autoexclusión respecto del sentido admitido como aceptable por la semántica que caracteriza a un determinado grupo social dominante. En su origen el concepto hacía referencia a procesos de exclusión de grupos humanos por condiciones raciales, pero luego esta comprensión se extendió a otras dimensiones de la reproducción social. Así, la segregación puede ser sexual, étnica, etaria, etc. En la actualidad, excepción hecha de ciertos regímenes de inspiración teocrática, la segregación no es aceptada en ninguna Constitución o cuerpo legal o normativo. Sin embargo, se la reconoce presente en conductas y prácticas recurrentes que se expresan en fenómenos como la xenofobia, el nacionalismo, la violencia de género, la exclusión económica, etc. Estas dimensiones están presentes en las dinámicas urbanas que caracterizan a las ciudades contemporáneas, pero tienden a ser vistas en lo fundamental bajo la figura de la segregación territorial como resultado de la ubicación de grupos humanos en situación de subalternidad en lugares degradados de las ciudades y de los asentamientos humanos.



Aglomeración urbana. Panorámica de Sao Paulo Brasil.
Fuente: dreamstime.com



Aglomeración Urbana. Caos de cables de electricidad
Fuente: joserodriguez.info



Aglomeración Urbana, Guayaquil



Al hacerlo, excluye otras posibilidades de construcción de 'lo urbano' no necesariamente coincidentes con la dinámica de agregación y aglomeración.

La ciudad es también utopía de lo 'otro posible', recoge las pulsiones de realización no aún configuradas, es un proceso permanente de estructuración. En tanto construcción de sentido, la diferenciación se sustenta y opera mediante operaciones selectivas y como toda operación selectiva, es excluyente de otras posibilidades. Posibilidades que apuntan también mediante operaciones selectivas a la agregación, generando ulteriores diferenciaciones; así procede la lógica de la urbanización⁵.

De la morfología al sentido, del sentido a la morfología

La lógica aglomeración-dispersión está en la base de los procesos selectivos de estructuración, hace referencia a significaciones que se repiten y presentan regularidades de comportamiento en la interacción con el ambiente natural. Las estructuras urbanas, más allá de su concreción en edificaciones o monumentos, se conforman de significaciones o construcciones de sentido que soportan la morfología urbana, el paisaje urbano que se despliega sobre el paisaje natural. La morfología urbana resulta entonces de esta operación o construcción colectiva

5 Para un mayor desarrollo de esta problemática puede remitirse a N. Luhmann, *Sistemas sociales*, cap. 9, pp. 324-362.

de significaciones que describen los procesos adaptativos de los asentamientos humanos en la morfología natural del territorio⁶.

Es posible, entonces, reconocer al paisaje urbano como conjunción de geomorfología y construcciones de sentido que se desprenden de las lógicas de la aglomeración urbana. El paisaje urbano es el de una continua adaptación y modificación de la naturaleza con fines de realización humana, pone en juego una dimensión estética de adaptación significativa a las condiciones de la complejidad ambiental – adaptación que supone, en muchos casos, radicales transformaciones de la naturaleza–. Una operación de artificialidad creativa que es a lo que se refiere Gregotti con su noción de antropogeografía. La misma construcción del lugar como casa, como ‘asentamiento’, supone una elaboración abstracta, conjunción de elementos o partes que configuran una totalidad que apunta a la consecución de soluciones funcionales, lo cual es más evidente en la construcción de la ciudad como dispositivo físico, como máquina que produce rendimientos, que satisface necesidades, una orientación que apunta a encontrar articulaciones funcionales en la adaptación al territorio. Esta operación describe/identifica los elementos más significativos que configuran el proceso de adaptación al territorio; realiza soluciones funcionales específicas para cada mo-

mento de la reproducción (económicas, de disfrute, de ocio) y las articula en un determinado orden que define la idea de totalidad. La casa es una totalidad compuesta por partes, igual que la ciudad; la casa se compone de cuartos o estancias que absuelven distintas funciones, la ciudad de barrios, o emplazamientos administrativos, residenciales, de mercado. Tanto la casa como la ciudad combinan su lado interno con su lado externo; a la funcionalidad del ordenamiento de las partes se superponen las lógicas adaptativas frente a su entorno. El hecho urbano pone en juego el paradigma ecológico de la relación del sistema como conjunción de partes que se relacionan con el ambiente en el cual este sistema se adapta; la adaptación es necesariamente transformación del elemento natural, de esta manera procede el hecho urbano, éste se configura y a partir del juego de estas dimensiones se transforma en el tiempo y adquiere historicidad.

Esta operación constructivista –que quisiera verse como perfecta en su configuración racional– presenta en su lugar lógicas y dinámicas diversas y por momentos incongruentes, develando que, sobre la lógica de la racionalidad del ordenamiento de las partes, que deriva hacia su orientación funcional, convive una lógica de tipo adaptativo, que refleja distintos momentos de significación no necesariamente funcionales.



Dispersión urbana. Suburbios norteamericanos
Fuente: wordpress.com



Fuente: zoningthegardenstate

6 A partir de la afirmación de V. Gregotti, “la noción de paisaje no coincide con la de naturaleza, ni con la del territorio, sino más bien con la de la antropogeografía”. (Gregotti, p. 34).

La configuración de modelos de ciudad

Los procesos adaptativos a los que se ha hecho referencia en el apartado anterior nos remiten al estudio de las recurrencias o permanencias de significaciones que conforman los hechos urbanos (A. Rossi: 47: 2016). Aquello define rasgos de identificación específicos que se expresan en la misma estructuración del territorio construido: disposición de lugares para el trabajo y el disfrute, flujos de movilidad, y centros de agregación o de confluencia de actividades que configuran el trazado mismo de la ciudad, definen el paisaje urbano en consonancia con el paisaje natural sobre el cual interviene. El diseño urbano acontece de manera relativamente espontánea y responde tanto al efecto de aglomeración humana con fines de reproducción, como a la adaptación a las condiciones propias de la morfología del territorio.

Entre morfología del territorio natural y sentido como respuesta adaptativa, se establece una relación que es significativa para definir la configuración de modelos o de la 'forma' misma de la ciudad y de sus componentes. A este proceso podríamos denominarlo también como fenómeno de estructuración, en cuanto se trata de una conjunción de significaciones y expectativas que se estabilizan como formas adaptativas, las mismas que tienden a reproducirse y a definir pautas de comportamiento para los actores de la ciudad.

La idea de modelo recupera el concepto de totalidad del hecho urbano a partir de los elementos o estructuras que lo configuran. Una articulación que emerge y que se estabiliza a partir de los procesos adaptativos y que opera promoviendo su propia reproducción. Las construcciones de mapas, la misma lógica de la planificación urbana se sustenta sobre este principio; describir la topografía del territorio para adaptarse a ella desde la perspectiva de la construcción urbanística. La arquitectura y el urbanismo res-

ponden a una proyección constructivista más o menos abstracta, que sobrepone proyecciones artificiales sobre las posibilidades que ofrece el territorio; realiza una operación constructivista emulando la conformación adaptativa a la naturaleza que caracteriza al hecho urbano desde sus orígenes.

Las estructuras que configuran los modelos urbanos, al estar compuestas por significaciones y expectativas, están expuestas a su transformación, lo cual hace que determinadas estructuras, como condensaciones de sentido, se modifiquen o 'pierdan sentido', al punto de modificar el mismo modelo de ciudad. La configuración modelística opera de manera espontánea y podría verse como estructuración no proyectada, en los mismos procesos de adaptación a las constricciones del ambiente natural y del territorio. Es sobre esta característica del desarrollo urbano que luego procede la planificación urbanística, una proyección de sentido que trabaja sobre estructuraciones espontáneas previas de carácter adaptativo⁷.

Pero si bien las formas de estructuración como respuestas adaptativas responden a las constricciones o restricciones que presenta el ambiente natural, los procesos de estructuración recorren también el camino opuesto, el de la respuesta a dichas constricciones o restricciones que se producen desde la intervención arquitectónica y urbanística, lo que permite completar las dos vías que intercorre la relación morfología-sentido. Estamos entonces frente a una combinación de dos aproximaciones: una, de carácter espontáneo, que se configura mediante estructuras de relacionamiento; y otra, de adaptación, que emerge en los procesos reproductivos. Por lo general aquí son las constricciones del territorio y del ambiente natural las que definen, permiten u ofrecen posibilidades para la generación de sentido. Sobre esta configuración espontánea de articulación de estructuras se proyecta la construcción de modelos como operación 'artificial' de construcción

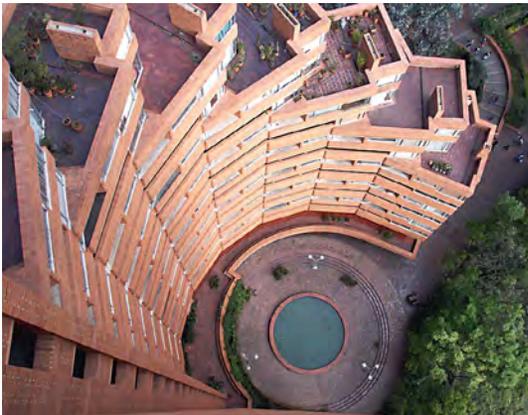
7 La arquitectura define su proceder al interior de lo que podría denominarse como una doble hermenéutica. Emula la modelística que encuentra en el pasado, reconoce los procesos adaptativos espontáneos en la relación sentido morfología del territorio y sobre esas formas de modelización preexistentes diseña otras posibilidades que pueden o no ser construidas o materializadas (R. Masiero: pp. 84-89).



Rogelio Salmona. Fuente: wikimediacommons



Rogelio Salmona. Fuente: construarte.com



Rogelio Salmona. Fuente: revistaaxis



Rogelio Salmona. Fuente: wikimediacommons

de sentido y que tiene que ver con la planificación y el gobierno del desarrollo urbano.

Esta articulación que refleja una ‘doble hermenéutica’, propia de los procesos de estructuración urbana, permite la operacionalización de los modelos de ciudad, lo cual define cuatro supuestos teóricos: el reconocimiento de cualidades del espacio natural, el sentido del lugar como representación del grupo humano, la adaptación al ambiente como constricciones que ofrece la morfología del territorio y la adaptación del ambiente a las necesidades humanas (materiales e inmateriales). Estas cuatro dimensiones —adecuadamente articuladas— nos permitirían acceder al objetivo de la intervención urbanística y arquitectónica, que consiste en

el gobierno sobre el territorio, entendiendo que esta operación conjuga variables que tienen que ver tanto con las dimensiones ambientales y espaciales que configuran el territorio, como con las condiciones del paisaje urbano visto como espacio de realización.

Dicho en otras palabras, el gobierno del territorio no puede sino reconocerse como operación de construcción de sentido, en la cual están comprendidas las formas de estructuración adaptativas de los actores que en ella intervienen y define diversas combinaciones de estructuras de significación, que regresan sobre la morfología del territorio con fines de planificación y de gobierno. Lo urbano, en realidad, se configura como una segunda naturaleza y respon-

de a una deliberada operación de construcción de la ciudad. Una combinación de estructuras que definen distintos modelos y que en muchos casos conviven como articulaciones que se superponen. La indicación de Settis sobre la importancia del buen gobierno, en esta tarea de construcción de lo urbano como segunda naturaleza, hace referencia a la necesidad de combinar de manera adecuada estructuras de sentido que se han ido superponiendo en el desarrollo histórico.

En la construcción de modelos estamos frente a lo que Rossi denomina “elementos primarios”, “conjunto de elementos determinados que han funcionado como núcleos de agregación” (Rossi: p. 89). Se trata de estructuras de sentido que tienen su referente material en la construcción de edificios o de vías y que se mantienen como indicadores o marcas que dotan de identidad al asentamiento humano. Estas proyecciones de sentido se traducen en estructuras urbanas cuando se adaptan a la morfología del territorio. Acontece entonces una determinada combinación de elementos naturales y artificiales que se funden en la construcción de los elementos primarios; estos, a su vez, definen zonas o áreas de influencia y por tanto funcionan como atractores y reguladores de actividades a la manera de dispositivos en los cuales la proyección significadora del hecho urbano se consolida como reproductora de sentidos que se mantienen en el tiempo. Estas verdaderas marcas de sentido podrían ser consideradas bajo la figura de desinhibidores como mecanismos o estructuras que permiten la permanencia y reproducción del hecho urbano⁸.

La configuración de barrios o la misma estructuración de zonas delimitadas administrativamente —como parroquias, delegaciones o administraciones zonales— se ubican sobre estas construcciones que configuran la antropogeografía de las ciudades. Esta caracterización permite identificar en las ciudades modelos de construcción urbana, en cuanto estas se con-

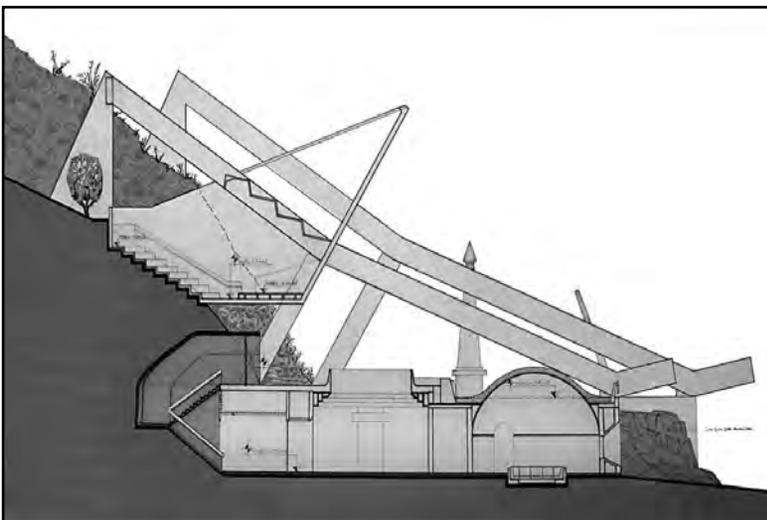
figuran por una diversidad de estructuras de sentido. En su conjunto, delimitan una totalidad, compuesta por soluciones adaptativas diferenciadas en la morfología natural y en la topografía del territorio.

El carácter patrimonial de los hechos urbanos

La monumentalidad icónica es lugar originario donde se configura representativamente el principio de aglomeración. Desde sus inicios, la monumentalidad icónica acompaña al desarrollo de la urbanización: opera para contrastar o contrarrestar la lógica de la dispersión. La monumentalidad icónica aparece con la construcción del tótem, el cual se constituye como referente de identidad que posibilita la aglomeración y el encuentro entre extraños; el tótem representa, seguramente, de manera más vistosa y atrayente la configuración de instituciones de referencia. Se trata de íconos monumentales que definen el espacio urbano, suponen jerarquías de sentido a las que se reconoce como estructuras transtemporales y transgeneracionales. La monumentalidad icónica está en el origen de la ciudad, en cuanto representación que cumple una función de integración respecto del punto de partida que es el de la dispersión. Desde entonces se reconocerá valor patrimonial a los íconos monumentales, tanto porque anteceden a la biografía de los actores que conforman la ciudad, como porque remiten a la idea del origen y de la fuerza de atracción propia de la aglomeración.

La monumentalidad icónica remite en su origen a la narración mítica del acto fundacional en el cual se resuelve la aglomeración urbana, y apunta a volver controlables los efectos que se producen en el contacto con un ambiente natural al cual se percibe como cargado de sentido. En sus orígenes, se podría mirar al tótem como a una naturalidad que se representa mediante

⁸ El concepto de desinhibidor es tomado de las formulaciones del zoólogo Jakob von Uexküll. En la perspectiva que se plantea, el desinhibidor actúa como mecanismo o dispositivo que permite y potencia la apreciación estética del hecho urbano, al permitir el acceso a la representación gracias al contacto con la monumentalidad icónica y con la red de significación que esta construye o de la cual forma parte. (Uexküll: 2014).



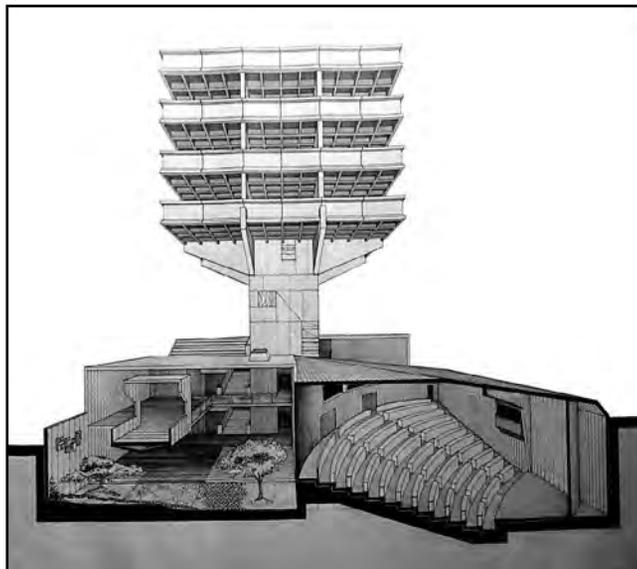
*Templo de la Patria. Arq. Milton Barragán Dumet.
Fuente: plataformaarquitectura.cl*

una forma estética de realización gracias a la cual se constituye lo humano; la representación estética está aquí vinculada con la emergencia de esta nueva materia de la cual está compuesta la naturalidad que es 'la humanidad de lo humano'. La dimensión funcional está aquí estrechamente vinculada a la función estética, al permitir y posibilitar la socialización o el encuentro subjetivo mediante el reconocimiento de la comunidad en el 'objeto representado' y, al mismo tiempo, representar el mundo natural bajo otra figura que es artificial, por lo tanto cultural, convencional.

Tanto en su origen, como en sus distintas manifestaciones históricas propias de la evolución de los hechos urbanos, apreciaremos esta construcción de íconos monumentales poseedores de fuerza vinculante para comportamientos y conductas de los actores de la ciudad. Pero la configuración de monumentos o íconos debe ser comprendida como configuración de verdaderos centros de irradiación de sentido, de significación, de generación de zonas o áreas de influencia delimitables de forma inmaterial, si bien en muchos casos dichas delimitaciones encuentran claras definiciones materiales en el

ordenamiento del paisaje construido. El carácter patrimonial presenta, por tanto, dos dimensiones de estratificación, la una de carácter material definida en la arquitectura del monumento; la otra, inmaterial, remite a la carga de sentido que este encierra y a la irradiación que este proyecta en el paisaje urbano. Esta configuración

relativamente simbiótica, entre realidad de la morfología física del territorio y construcción de sentido como representación, es seguramente la que dota de fuerza vinculante a la caracterización patrimonial de los hechos urbanos; una configuración que tiende a debilitarse mientras avanza el proceso de secularización.



Edificio CIESPAL. Arq. Milton Barragán Dumet.
Fuente: aformaarquitectura.cl

El carácter simbólico religioso del hecho urbano cederá el puesto a la lógica funcional propia de la reproducción material; de esta manera, se escinde su dimensión funcional y su dimensión estética. La monumentalidad icónica tiende a ser recluida en el museo de la memoria, en el cual se aprecia exclusivamente la formalidad del hecho estético sin vinculación alguna con la materialidad sobre la cual este se constituye⁹.

En la actualidad, la recuperación del valor patrimonial de los hechos urbanos no puede reducirse a la exaltación de la estética monumental por fuera de la funcionalidad que esta lleva consigo, en particular si observamos la importancia de la generación de identidad como fuerza constituyente de la reproducción social. De allí que la identificación del valor patrimonial de una edificación no pueda reducirse a la descripción de la arquitectura de la obra vista de manera aislada, sino al conjunto de significaciones que ella representa; el valor patrimonial hace referencia a la misma construcción del territorio y del paisaje, en el cual dicha monumentalidad está inserta.

El paisaje urbano

La arquitectura clásica recuperada por el Renacimiento construye una visión del monumentalismo bajo la figura de la armonización de las partes. Esta orientación permanecerá dominante, compenetrada por la exaltación de la naturaleza que la producción artística pone en escena, en la cual el paisaje aparece como obra de

arte y como artificialidad dispuesta para la contemplación estética. Podría decirse que aquí el paisaje emerge como objeto de representación, como espacio de referencia para la realización subjetiva: el paisaje pasa a ser una construcción perfectamente ordenada como belleza artificial que acompaña a la orientación futurista¹⁰.

En muchas representaciones artísticas del Renacimiento el paisaje se representa como salida de la ciudad y como encuentro con la naturaleza a la cual se mira como espacio de descanso y de disfrute, a diferencia de como aparece la descripción artística de la ciudad en el mundo medieval, que ve al ambiente o entorno como cargado de sentido (M. F. Beonio Brocchieri: 2012), a momentos compuesto de una sacralidad inaccesible, a momentos como amenaza indescifrable; entonces, las ciudades fueron vistas como refugios, fortalezas resguardadas frente al embate del ambiente externo (Gregotti, p. 36). Emerge desde ya la vocación constructivista de modificación del ambiente natural visto como dato externo al despliegue del sujeto. Es este un momento particular en la historia del urbanismo, una suerte de sincretismo o de simbiosis acontece en la diferenciación entre lo urbano y rural, entre la dimensión de lo público y de lo privado; la urbanística encuentra aquí su soporte semántico. La construcción de la habitabilidad, de la casa como de la ciudad, no será solamente el esfuerzo por resguardarse y protegerse del ambiente al cual se advierte cargado de complejidad, sino que aquel asumirá el carácter de mundo de la contemplación y de la realización estética.

9 La dimensión funcional que más atañe a la reproducción material cobra mayor importancia que la función estética de realización presente en los procesos reproductivos; la presencia de la lógica de mercado será cada vez más avasalladora en esta dirección. La estructura de mercado en cuanto lugar del intercambio de bienes y de productos, siempre estuvo presente en el origen de las ciudades, pero esta dimensión de alguna manera estuvo subordinada a una lógica identitaria de construcción de sentido. Esta situación se modificará mientras avanza la modernización; la innovación del productivismo moderno ve a aquellas construcciones como rémoras o inercias de las cuales hay que desprenderse o de las cuales es necesario prescindir o alejarse. En su lugar las ciudades del modernismo tienden a devenir verdaderas estructuras productivas al punto de convertirse en ciudades-fábricas como Londres, Manchester o Chicago (F. Chueca Goitia: 2013).

10 S. Settis resalta para este momento la particular articulación sinérgica o armoniosa entre lo urbano y lo rural, y la adscribe a la importancia del buen gobierno sobre el territorio. Para ilustrar esta postura se refiere a los frescos de A. Lorenzetti en Siena, "Las arquitecturas que pueblan el campo (la ruralidad), siguen su destino: insertadas armónicamente en el paisaje del Buen Gobierno, son en cambio desoladas y degradadas donde reina el Mal Gobierno. En aquella visión, que no fue estética sino civil y política, la integración campo-ciudad engloba plenamente a la arquitectura en sus formas y en sus funciones" (S. Settis, p. 96).

Desde sus orígenes, pero ya con el Renacimiento, esta orientación se consolida; la dimensión del paisaje urbano se configura como un verdadero hecho urbano y pasa a ser parte de la construcción icónica monumental. La ciudad pasa a ser vista como una monumentalidad icónica que articula una red de sentido que se despliega sobre el territorio y que define el concepto de paisaje, una segunda naturaleza, como diría Settis, remitiéndose a las elaboraciones de Jay Crum¹¹. ¿Cuál es la dimensión que confiere al paisaje y a la monumentalidad icónica su carácter de hecho urbano? Su dimensión colectiva, la circunstancia de ser un catalizador de fuerzas individuales que se articulan colectivamente, “aquello que tiene de común se refiere al carácter público, colectivo de estos elementos: esta característica de cosa pública, hecha por la colectividad para la colectividad, es de naturaleza esencialmente urbana”. (Rossi: p. 90)

Los hechos urbanos se configuran como estructuras que delinear el carácter de la ciudad en cuanto estos definen su dimensión colectiva en el sentido de la construcción de lo público. Aquí, la característica del hecho urbano como construcción colectiva tiene que ver con la recurrencia significadora de la dimensión icónica monumental, el reconocimiento que ella permite y produce; los actores de la ciudad reconocen en la monumentalidad icónica la persistencia de significaciones que trascienden su propia biografía, lo cual designa su carácter vinculante respecto a conductas, hábitos y comportamientos, así como a orientaciones que definen el sentido del desarrollo urbano.

El paisaje urbano es una construcción colectiva, una articulación que se despliega sobre el territorio como una red de sentido que repite lugares, estilos, monumentalidad reconocible e identificable.

Pero más allá de la declinación hacia lo natural como fuente de realización, el Renacimiento – por su misma capacidad de experimentar con el dato natural– desata una orientación objetualista. La naturaleza puede ser modificada artificialmente, y ya no es solamente fuente de realización en la contemplación estética: ahora es también materialidad dispuesta para su transformación en función de la realización humana, de la idealización de formas que ya no son naturales sino artificiales. El mundo ‘exterior’ nuevamente es visto también como amenaza, como misterio a ser descifrado; es pensado desde la lógica de su aprovechamiento, para salvaguardar la seguridad y estabilidad que solamente encontramos en la casa y en la ciudad.

Emergen entonces las interrogantes: ¿cuánto de estas construcciones colectivas que se expresan en la materialidad de monumentos, de elementos del trazado urbano, de disposición paisajística, reflejan o representan la inmaterialidad del sentido de lo público, que está ya delimitada por los conceptos de *polis* y *civitas* a los cuales se había hecho referencia? La respuesta a este interrogante está en relación directa con las significaciones que dichos conceptos encierran. Los elementos o monumentos del trazado urbano se constituirán en efectivos hechos urbanos si al constituirse responden o permiten la reproducción de las dimensiones de abstracción propias del principio de extraneidad o de reconocimiento del otro; si lo permiten o potencian; si hacen de estas estructuras semánticas construcciones que remitan al reconocimiento de lo que es común a todos; si permiten que la representación del elemento arquitectónico posibilite la realización del principio de diferenciación, como señales abiertas al reconocimiento de la alteridad. La autonomía estética del hecho urbano no está tanto en el preciosismo de sus formas, ya que estas pueden variar en

11 Settis se refiere de esta manera al recuperar la formulación de Crum: “Por segunda naturaleza Crum entiende lo construido: el entramado de edificios, de muros, calles tortuosas que se insinúan entre iglesias y torres” (p. 98). Más adelante, esta segunda naturaleza será entendida no solamente como concreción de sentido en materiales y monumentos, sino como recurrencia de comportamientos que hacen referencia a la realización humana. La “segunda naturaleza es (siguiendo a Aristóteles) generada por los hábitos y se define como una sintonía natural con el orden normativo de la ‘virtud’” (Settis: pp. 98-100), lo que en esta sede entendemos como ‘estructuras de sentido’, compuestas por hábitos y comportamientos que se repiten y se consolidan como hechos urbanos; verdaderas estructuras de sentido porque combinan de distinta forma la naturaleza como geomorfología y el paisaje urbano como dimensión de realización, operación que permite el reconocimiento y que se reproduce de manera rutinaria en el mundo de la vida cotidiana.

su misma concepción o propuesta, sino que se mide en relación a su capacidad de respuesta al fenómeno complejo de las tensiones de agregación y dispersión que definen la forma del paisaje urbano; una forma que realiza la proyección estética en la dimensión de lo urbano. Así, si el carácter patrimonial de los hechos urbanos está claramente definido en la monumentalidad icónica de carácter religioso, su configuración puede encontrarse también en estructuras y edificaciones de carácter secular, y en dimensiones privadas como las mismas áreas residenciales. Aquí también encontramos este carácter propio de las estructuras colectivas, que se manifiestan en la recurrencia de ciertos rasgos que hacen por lo general al estilo arquitectónico de casas y edificios, y que terminan configurando áreas o zonas delimitadas, como barrios que mantienen una misma línea de edificabilidad. El estilo arquitectónico en este sentido es referible al concepto sobre el cual se apoya; es el concepto el que se repite en la continuidad de rasgos, de líneas, de medidas que son identificables en diferentes edificios y construcciones; allí se representa una significación cuya estructuración en el territorio, como conjunción de elementos (significaciones), termina por dotar de sentido al entramado urbano.

Monumentos, casas, palacios que alojan sentidos que refieren a la vida de la colectividad, como sedes de gobierno o plazas públicas, como lugares de acogida de manifestaciones colectivas, asumen también las características de ser hechos urbanos. Definen el paisaje urbano como segunda naturaleza. De igual forma, vías o calles, parques y avenidas, pueden catalogarse como tales, si en ellos acontece la recurrencia de flujos de movilidad o la configuración de espacios que absuelven funciones que satisfacen actividades reproductivas para la colectividad.

El carácter repetitivo y recurrente de éstas y/o de flujos de movilidad pueden, justamente por este carácter colectivo, configurarse como hechos urbanos: generan identidad por este carácter y lo retroalimentan mediante la recurrencia y repetibilidad de prácticas y de conductas claramente relevantes. En este caso generan memoria, y al hacerlo consolidan semánticas de referencia.

La configuración de barrios o la misma estructuración de zonas delimitadas administrativamente, como parroquias, delegaciones o administraciones zonales, se ubican sobre es-



Línea de edificabilidad Avenida Patria-Quito, Arquitecto Ovidio Wappenstein Fuente: El Comercio

tas construcciones que configuran la antropogeografía de las ciudades. La identificación del valor patrimonial de una edificación no puede reducirse a la descripción de la arquitectura de la obra vista de manera aislada, sino al conjunto de significaciones que representa¹².

La recurrencia de significaciones adaptativas en el territorio, que definen un estilo referible a una determinada construcción estética, dota de fuerza vinculante al hecho urbano; una configuración en la cual se combina sinérgicamente ambiente, territorio y paisaje. Por ello no toda recurrencia de aglomeración por flujos de movilidad colectiva, ni toda construcción que quiera reclamarse monumental, puede considerarse como hecho urbano, en el sentido de producción de ciudad.

El crecimiento desmedido de las ciudades, el desdoblamiento de la ruralidad, generan tendencias complejas que apuntan hacia el deterioro de las condiciones ambientales, hacia la degradación de las condiciones del hábitat. La presión por lograr soluciones a la complejidad urbana tiende a generar respuestas que agravan aún más los problemas. El carácter propio de la ciudad dispersa lo anuncia de manera contradictoria, compleja.

Si antes la ruralidad ocupaba ciudades con sus migraciones permanentes e intermitentes, ahora la ciudad invade las áreas rurales y se instala en el campo, en la búsqueda de encontrar lo que las ciudades no producen, aire puro, control del tiempo, realización en el paisaje natural. En muchos casos las condiciones del deterioro migran conjuntamente con quienes escapan de las ciudades, haciendo del campo una repetición de los mismos problemas, reproduciendo allí las mismas soluciones paisajísticas que no se han logrado solucionar en las ciudades, y de las cuales se quisiera escapar.

El fenómeno del conurbamiento tiende a presentar la imagen de dispersión, segregación y autosegregación, reproduciendo en la misma configuración del paisaje que ya no es urbano, pero tampoco rural, las mismas condiciones de segregación y de inequidad que el desarrollo actual de las ciudades debería resolver.

Nomadismo, sedentarismo y modernidad

Es a partir de que el ambiente natural interviene decisivamente en la configuración del tótem como representación, que la visión hacia lo na-



Malecón de Esmeraldas. Ecuador



¹² Esta mirada reductiva de cierta arquitectura contemporánea radica justamente en el hecho de tratar de resolver el problema de la realización estética en el edificio sin tomar en cuenta la relación con un entorno que es poseedor de sentido o sobre el cual hay que incidir para provocar que ese entorno se adecúe al sentido de la propuesta arquitectónica. Solo una visión sistémica para el desarrollo arquitectónico de la ciudad puede ver esta combinación de la propuesta constructiva como provocación al entorno sobre el cual se construye y del cual se alimenta; la perspectiva sistémica aquí confluye con la visión hermeneútica a la cual apunta la arquitectura contemporánea.

tural estará cargada de un sentido indescifrable, misterioso, frente al cual emerge el 'hecho urbano'¹³ para contrastarlo. En sus inicios la casa, como morada y refugio, convive con la idea de la ciudad como fortaleza. El habitar es el cubrirse frente a las inclemencias ambientales, es adaptarse a las condiciones que el mismo ambiente ofrece; un accidente de la geografía, una concavidad, una cueva pueden ser lugares para detenerse y guarecerse. Más tarde, mientras avanza la transición hacia el sedentarismo, el habitar será algo más que el puro adaptarse a las condiciones favorables que puede ofrecer el ambiente natural: será ya una operación deliberada, un acto, una operación constructiva¹⁴ que define al espacio como lugar de acogida, volviendo, "determinado (reconocible) lo indeterminado, definido lo indefinido por naturaleza" (R. Masiero, p. 18). Se completa de esta manera la doble dimensión que atañe al origen de la ciudad como asentamiento humano, la dimensión sacral del tótem como construcción de sentido y la dimensión funcional de la casa o del hábitat, como ámbito de la reproducción material. Las dos dimensiones aparecen como producción estética de ciudad, como transformación de la naturaleza en forma reconocible, moldeable; como operación constructiva, reflexiva, como idealización abstracta que se proyecta sobre el espacio natural. La construcción de templos, de estatuas, de monumentos con el material natural, la piedra, el mármol, la tierra apisonada, está en la base de la forma cultural propia de la ciudad como aglomeración humana.

Pero la configuración del tótem convoca también a otras fuentes de significación. La dimensión sacral a la cual este remite convive con su dimensión opuesta, la del mundo profano que es visto como mundo caótico, incognoscible, como *terra incognita* a ser dominada o conquistada. La fuerza de lo sacral está en el

efecto de separación de aquello que no lo es; su configuración y reproducción están dadas por su alteridad radical respecto de lo profano (E. Durkheim: 1882; M. Eliade: 1995). El centro totémico, como agregación de sentido, produce necesariamente su periferia profana; requiere de ella y sin embargo se proyecta sobre ella con una función de control: quisiera conjurarla pero a su vez requiere de ella para reproducirse. Su afirmación produce la alteridad. El paso desde aglomeraciones nómadas a sedentarias es el camino de la secularización, el de la delimitación como representación de lo natural no dominable, sometido a control.

Una tensión evolutiva que permite reconocer una tendencia, de lo natural sacral a su (re) presentación en la monumentalidad icónica artificial, "la transición del mundo prehistórico al histórico es caracterizada por una progresiva normalización de lo sagrado. Su terrificabilidad dionisiaca es lenta pero inexorablemente transformada en piedra, se hace monumento" (R. Masiero, p. 20).

Esta condición que ve al ambiente como amenaza, y que caracterizó a las ciudades en sus orígenes, será enfrentada por el impulso moderno en sus distintas manifestaciones. Ya en el Renacimiento la naturalidad es trabajada como fuente a la cual remitirse para 'producir conocimiento'; la experimentación con la naturaleza es vista como posibilidad para la realización humana. El ambiente natural aparece en una doble figura, como posibilidad de realización estética, pero también como material maleable dispuesto para ser transformado por la intervención humana. Es esa la mirada hacia el entorno que se desata con la operación de la representación que está en el origen totémico y es esa la orientación que será retomada y profundizada por la construcción de aquello que

13 Esta visión sobre el ambiente natural reaparece ahora con mayor intensidad; las predicciones y proyecciones sobre los efectos del cambio climático proyectan una imagen cargada de incertidumbre, teñida de rasgos catastróficos; su evidencia es reconocible en la recurrencia de desastres naturales frente a los cuales los pronósticos de revertirlos son, por decir lo menos, pesimistas.

14 De particular importancia las referencias lingüísticas acerca del vocablo que denomina a la casa en las raíces indoeuropeas; "la raíz *dem* produce el griego *dómos* y el latín *domus* que significan casa. Esa implica la idea del construir... en otros términos se puede interpretar la acción del construir expresada por *dem* como una acción dirigida a someter la materia a la voluntad humana a través de técnicas específicas." (R. Masiero, p. 17).



Museo de la Acrópolis. Bernard Tschumi. Fuentes: FORTUNEGREECE, 7SUR7

conocemos como modernidad, una inspiración que encontró ya su plena materialización en la construcción de ciudades.

El Renacimiento, como puerta de entrada a lo moderno, recupera la clasicidad grecorromana. La modernidad tiene su origen en la clasicidad, en particular en la visión platónica de la configuración de la razón como depuración del lado sensible de lo humano; aquí se aprecia ese efecto de distanciamiento de lo humano respecto de la animalidad sobre la cual se constituye y que es vista como pasionalidad irreductible, como efervescencia de formas, como riqueza vital que por sí sola no alcanza cauce alguno reconocible.

La intervención del racionalismo clásico sanciona esta línea de tendencia en la cual la monumentalidad icónica alcanza su extrema exaltación. La misma recuperación, a través de Platón, de la matemática pitagórica define esta orientación racionalista como ordenamiento de las partes en una totalidad armoniosa, simétrica, adscribible a la representación del cosmos al cual toma como referente de sentido. La visión constructivista propia del Renacimiento refleja

esta disposición activa hacia la transformación del mundo y de la realidad, la cual ha perdido su connotación sacral y su necesaria articulación ordenada en sentido cósmico.

Ambiente, territorio y paisaje urbano

La visión objetualista y abstracta que se despliega con el Renacimiento proyecta la complejidad del desarrollo urbano bajo tres dimensiones: la del ambiente natural como fuente o material dispuesto para la experimentación; la del territorio como espacio de asentamiento requerido de control y gobierno; y la del paisaje como dimensión de realización subjetiva. La relación con el ambiente natural se observa desde la posibilidad de su racionalización como construcción del paisaje, como artificialidad modelística que se proyecta sobre el territorio con fines utilitarios pero también de realización estética. La operación constructivista no puede, a su vez, ser dejada al curso de los acontecimientos sin que sea regulada y gobernada; el ambiente natural, el paisaje serán también materia del gobierno del territorio.



Jardín Botánico de Barcelona. Ferrater. Fuente: LANDZINE

De estas tres dimensiones, seguramente la dominante en los orígenes del desarrollo urbano ha sido la de la adaptación al ambiente natural; posteriormente aparecerán las otras: el gobierno del territorio y la construcción del paisaje urbano encuentran una relativa articulación sinérgica con el Renacimiento y el Humanismo. Es con la aparición del capitalismo industrialista que esta conjunción se rompe; el territorio asume preponderancia sobre la consideración del ambiente y sobre la importancia del paisaje; la idea del progreso sustentado sobre la aplicación de la ciencia experimental desata una dinámica de innovación que no se detiene a observar sus implicancias o derivaciones en la naturaleza y en el paisaje.

Si bien en sus orígenes el diseño industrial está comprometido con la realización estética y ésta con la satisfacción de necesidades materiales, la deriva del industrialismo masivo pondrá en serio riesgo esta orientación inicial.

Al industrialismo masivo le corresponde el desarrollo de una visión lineal que compromete la observación estética del paisaje natural. Su objetivo es reducir distancias para el intercambio de mercancías y para el flujo de personas; una orientación funcional que encuentra en la mate-

matización del territorio mensurable y en la producción de artificios mecánicos y maquinistas, los instrumentos para la proyección del progreso y la superación de los obstáculos que ofrece la naturaleza. Esta, a su vez, es concebida como reservorio de recursos explotables *ad infinitum*. Si a esta imagen se corresponde el lado afirmativo y positivo de la utopía progresista de la modernidad del industrialismo masivo, más tarde se podrán apreciar sus consecuencias no deseadas; las llamadas externalidades negativas asociadas a la contaminación y destrucción ambiental, al despoblamiento del campo, a la degradación del paisaje urbano configurado por barridas y ocupaciones del territorio en los que predomina precariedad, insalubridad y pobreza.

La necesidad del cambio de paradigmas

Es en la modernidad tardía que esta visión tiende a corregirse, a contenerse, como en su momento propuso el pensamiento débil de Vattimo; fue necesaria la acumulación de desastres urbanísticos que derivaban del industrialismo para alertar sobre las posibles consecuencias de la catástrofe.

La explotación de la renta de la naturaleza, el extractivismo de los recursos naturales, la misma obsolescencia de las estructuras del industrialismo, frente a la transformación del ciclo del capitalismo hacia formas flexibles post-industriales, sus consecuencias en la contaminación del ambiente generado justamente por las concentraciones en megametrópolis, definen la urgencia de cambios radicales en la configuración de los paradigmas del desarrollo urbanístico¹⁵.

La alerta sobre el cambio climático y sus efectos catastróficos será una llamada de atención sobre la gravedad del fenómeno. Ambiente, territorio y paisaje emergen, a partir de estas graves constataciones, como piezas sobre las cuales intervenir en este cambio de paradigmas. ¿Cómo reordenar estas coordenadas que se mantenían separadas y enfrentadas en la fase del industrialismo masivo? Una situación compleja: mientras se desata la fragmentación del tejido urbano y la mancha urbana invade de manera caótica el territorio de la ruralidad, la desregulación del capital hacia su fase de financiarización vuelve más dúctil, ecléctica y fluida la configuración de

las estructuras que alojan a la producción post-industrial; una transformación que genera más complejidad pero que al mismo tiempo permite observar con más claridad sus líneas de tendencia. La ciudad contemporánea apunta a la contención drástica de estas tendencias, y se dirige a recuperar estructuras de sentido que permanecían ocultas por la lógica de la racionalización funcionalista del desarrollo urbano.

En el mundo de la complejización urbana es posible recuperar la conjunción de ambiente, territorio y paisaje. El giro hermenéutico en la visión arquitectónica del hecho urbano conduce a reconocer lo que el entorno dice, lo que transmite para la aprehensión racional de la proyección arquitectónica; descubre las virtudes del material como señales del entorno natural, el posicionamiento del lugar, la historicidad de las formas adaptativas de la arquitectura del pasado, la monumentalidad icónica en la cual esta se representa, y que no puede 'derroscarse' porque con ello se irían las señales que ahora cobran importancia, luego del imperialismo del racionalismo funcionalista.



Jardín Botánico Barcelona 2009: Fuente: Ferrater y asociados

15 Si al postmodernismo podemos reconocerle su aporte a este cambio de paradigmas, es a la recuperación de la hermenéutica filosófica, en lo que respecta a la capacidad de autorreferencia y autoobservación de la modernidad sobre las derivaciones de su propia condición afirmativa. (G. Vattimo: 1992; F. Jameson: 2012).

Reflexiones finales

Estas consideraciones permiten concluir acerca del valor que asume hoy la reflexión sobre monumentalidad y patrimonio histórico, más allá de cualquier cosificación que los mire como ‘hechos del pasado’. Al contrario: estas reflexiones nos presentan la idea de una construcción permanente de historicidad que se desenvuelve en el mismo proceso de construcción de la ciudad y de la vida urbana.

Los hechos urbanos y la construcción de iconos monumentales tienen estas características en cuanto convocan distintas dimensiones: la de la morfología del territorio, que se ha caracterizado también como paisaje natural, donde se asientan las construcciones de sentido que se producen como manifestaciones de hechos colectivos y que generan una ‘segunda naturaleza’ o un paisaje urbano configurado por semánticas definidas o construcciones de sentido. La secuencia ha sido entonces la que

recorre desde la morfología del territorio natural, al sentido como respuesta adaptativa y de este nuevamente a la morfología como paisaje construido, que genera relaciones, que produce recurrencias identificatorias. El hecho urbano lo es porque responde a proyecciones de realización conectadas con las matrices de sentido propias de lo urbano y que interpelan de distinta forma al destino de la polis y de la *civitas*.

El momento actual del desarrollo de las ciudades ya no puede permitirse la improvisación de soluciones, o posponerlas en espera de mejores tiempos. La realidad del desarrollo disperso puede aprender mucho de la construcción de los hechos urbanos como despliegue de redes de sentido, que antepongan el objetivo de la realización humana por encima de soluciones supuestamente funcionales, que lejos de reducir la complejidad la incrementen de manera caótica. 

Bibliografía

- Beonio Brocchieri, M. T. 2012. *La estética medieval*, Antonio Machado Libros, Madrid.
- Cacciari, M. 2012. *La Città*, Pazzini Editore, Rimini.
- Chueca Goitia, F. 2013. *Breve historia del urbanismo*, Alianza Editorial, Madrid.
- Durkheim, E. 1982. *Las formas elementales de la vida religiosa*, Akal, Madrid.
- Echeverría, J. 2016. “Ciudad y espacio Público: el desafío de la ciudad en la urbanización global”, en *Cuestiones Urbanas*, Quito.
- Eliade, M. 1995. *El mito del eterno retorno*, Madrid.
- Gregotti, V. 2010. *Il sublime al tempo del contemporáneo*, Einaudi, Milano.
- Hegel, G. W. F. 1978. *El Sistema de la eticidad*, Editorial Nacional, Madrid.
- Honneth, A. 2009. *Patologías de la razón*, Katz Editores, Buenos Aires.
- Jameson, F. 2012. *El postmodernismo revisado*, Abada edit., Madrid.
- Luhmann, N. 1998. *Sistemas sociales*, Anthropos, México.
- Masiero, R. 1999. *Estética dell’architettura*, Il Mulino, Bologna.
- Rossi, A. 2016. *L’architettura de la citta*, Quodlibet, Macerata.
- Settis, S. 2017. *Architettura e democrazia, paesaggio, citta, diritti civili*, Einaudi, Torino.
- Uexküll, J. V. 2014. *Cartas biológicas a una dama*, Cactus, Buenos Aires.
- Vattimo, G. 1992. *Ética de la interpretación*, Paidós, Buenos Aires.

ESTUDIOS
URBANOS

Fecha recepción: 12/08/2017
Fecha aceptación: 24/10/2017
Versión final: 03/11/2017

Ciudades de fronteras: pivotes locales de procesos globales

María Cecilia Picech*

* Investigadora del Departamento de Estudios Políticos
FLACSO Ecuador

Resumen

En este trabajo analizamos la importancia que adquieren las ciudades fronterizas latinoamericanas en un marco de extensión de los sistemas económicos globales, legales e ilegales, en contexto de acuerdos de integración interestatal. A partir de datos censales constatamos un aumento de las ciudades en las fronteras de América Latina, acelerados por las dinámicas económicas y migratorias de los últimos años, y las asimetrías complementarias. Como pivotes de defensa y ataque, y de integración y soporte, las ciudades de fronteras se constituyen y desarrollan a partir de vínculos transurbanos que propician su crecimiento, urbanización y refuncionalización. Ante las profundas desigualdades, asimetrías y violencias en las que se lleva a cabo la urbanización fronteriza, es realmente importante la confección de políticas urbanas locales integradas, que atiendan las problemáticas concretas de la población y mitiguen las dinámicas de las economías globales.

Palabras clave

Ciudades, fronteras, urbanización, asimetrías, integración.

Abstract

In this paper, we analyze the importance that Latin American border cities taken on in the expansion of both legal and illegal global economic systems, also considering the context of interstate integration agreements. From census data, we can see an increase of the cities at the borders of Latin America,

accelerated by the economic and migratory dynamics of recent years and the complementary asymmetries. As hubs of defense and attack, as well as integration and support, border cities are created and developed as the result of trans-urban connections that then lead to foster their growth, urbanization and re-functionalization. Faced with deep inequalities, asymmetries and violence in which takes places the border urbanization, the creation of integrated local urban policies takes on special significance in addressing problems specific to population and mitigating the dynamics of global economies.

Key words

Cities, borders, urbanization, asymmetries, integration.

Introducción

Las ciudades de fronteras en América Latina y el Caribe han adquirido relevancia a partir de ciertos procesos globales y regionales, que redefinieron sus roles y funciones en el marco de una creciente interconexión entre ciudades. En la nueva configuración territorial global de la Era de la Información (Castells, 2002), tanto las ciudades como las fronteras se establecen, a partir de su rescaramiento estratégico, como unidades espaciales articuladoras de un sistema a múltiples escalas. En este esquema confluyen flujos de capitales, trabajo, bienes, materias primas y viajeros, además de procesos y dinámicas de dispersión y concentración que son elementos centrales de la “arquitectura organizacional del sistema económico global” (Sassen, 2003:6). Así, el lugar y el territorio adquieren una nueva dimensión y valorización en los procesos globales “a partir de sus ventajas comparativas” (Boisier, 2003:24).

En estos procesos, los flujos migratorios, los nuevos roles económicos y la creciente urbanización de las fronteras son indicadores de la reconfiguración de funciones que adquieren las ciudades en el contexto mundial, en tanto bases y soportes de dinámicas que superan ampliamente el área perimetral en el que se asienta la urbe. En este sentido, y como lo veremos en este trabajo, las ciudades de fronteras se transforman en pivotes locales de procesos globales, en el marco de dinámicas migratorias transfronterizas cambiantes, nuevos patrones de urbanización y estructuración económica.

El concepto de urbanización utilizado hace referencia a la dimensión demográfica por la que se producen aumentos de la proporción de personas residentes en áreas urbanas o, simplemente, un aumento del nivel de urbanización (Lattes, 2001). Como veremos, es un concepto ambiguo que se encuentra atado a decisiones nacionales, que varían entre cada censo. Sin embargo, se considera que América Latina es, actualmente, la región más urbanizada del mundo en desarrollo (Cunha y Rodríguez, 2009), con un crecimiento de población urbana sin precedentes. En 1950 era del 41% y para el

año 2010 llegó al 82%. Esto se da correlativamente con una reducción de la población en el campo, que pasó del 59% al 18% en el mismo período.

La creciente urbanización latinoamericana ha estado signada por la constitución de grandes ciudades y fuertes dinámicas de polarización que se vieron trastocadas por los procesos de globalización, abiertos hacia los años setenta y ochenta, que generaron cambios significativos en el posicionamiento de las ciudades intermedias. Esto configuró nuevos patrones de urbanización caracterizados por tres elementos clave: 1) una “transición demográfica” de la migración campo/ciudad a una que privilegia las migraciones ciudad/ciudad; 2) reformas estatales que cuestionan la capitalidad y generan el fortalecimiento de nuevos espacios; y 3) el impacto del proceso de globalización sobre la reconstitución de los territorios (Carrión, 2013a).

En este marco, las ciudades de fronteras en América Latina y el Caribe adquieren relevancia por los cambios dados en los flujos migratorios internos e internacionales, que pautan no solo sus dinámicas de urbanización sino los modos de articulación interurbanos sobre los que se asientan las integraciones transfronterizas. Son las relaciones e integraciones, así como las alteridades y disputas entre ciudades, las que configuran las redes urbanas transfronterizas de intercambio poblacional, económico, sexual, cultural, etc., que sustentan el desarrollo y potencialidad de las ciudades de fronteras como puntos locales fundamentales de tramas globales de movilidad y articulación socioeconómica.

Cambios en los flujos migratorios de América Latina

De acuerdo al nuevo patrón de urbanización, las movi­lidades migratorias no se dan mayoritariamente entre campo/ciudad, sino entre ciudad/ciudad, con un redireccionamiento territorial de la población hacia el exterior como migración internacional y hacia las fronteras (Lates, 2002). En América Latina, hace unos cincuenta años, las ciudades se definían de acuerdo a las acti-

vidades realizadas en el campo. Hoy es imposible comprender las ciudades por fuera de sus relaciones interurbanas.

En este contexto, encontramos que la movilidad de personas en las ciudades de fronteras se da por cambios en los flujos migratorios del campo a la ciudad –que serán abordados en el próximo apartado a partir de datos estadísticos– y los que se dan entre países fronterizos, fenómeno de larga data en América Latina y el Caribe.

Desde tiempos prehispánicos y coloniales, el movimiento poblacional en la región era constante y permanente, sembrando profundas raíces históricas y culturales que dan soporte a las migraciones contemporáneas. En las últimas décadas se observa un cambio sustancial en las migraciones entre países limítrofes, donde no solo se ha intensificado sino también extendido y diversificado en nuevas rutas migratorias, nuevos destinos de permanencia, modalidades y tránsito de los flujos (CEPAL, 2002).



Migrantes venezolanos abandonan masivamente su país. Fuente: Portafolio.co y El mundo.es

A la clásica migración permanente y temporal de un país a otro se suma una multiplicidad de variables: migración circular, transfronteriza, retorno e indocumentada (Canales *et al.*, 2010), así como el tránsito de comerciantes o el turismo médico entre ciudades, por mencionar algunos. Si bien los datos censales de población no son indicativos de la complejidad, dinamismo y movilidad de esos flujos, así como la clandestinidad de la migración transfronteriza, pueden mostrar algunas tendencias generales que nos ayudarán a comprender el crecimiento demográfico y económico de las ciudades de fronteras.

En cuanto a las migraciones, éstas dependen estrechamente de las inestabilidades económicas y las cambiantes políticas de exportación e importación que viven, cada cierto tiempo, los países de América Latina. Esto genera situaciones en las que, por momentos, es favorable migrar de un lado al otro, y luego, el flujo se invierte. Esto suele darse entre países en los que las asimetrías complementarias se presentan más o menos simétricas –pero no por ello menos conflictivas–, y se reflejan en el cambio de dirección de los flujos migratorios. Entendemos por asimetrías complementarias,

siguiendo la definición de Carrión (2013b), a los sistemas de diferencias que estructuran las relaciones económicas, culturales y políticas transfronterizas, a partir del eje divisor de las partes, el límite, donde la integración se produce por complementariedad y la funcionalidad por diferencias.

Un caso arquetípico de estas dinámicas migratorias transfronterizas se presenta entre los complejos Cúcuta (Colombia) y San Cristóbal (Venezuela), en el que se produce “una complementariedad a partir de relaciones relativamente simétricas”, al no presentar diferencias socio–económicas sustanciales entre ellas (Dilla, 2015:29). Organizado en torno al comercio transfronterizo se configura un escenario de intensa movilidad y desplazamientos diarios, guiados por la compra y venta de bienes y servicios, el mercado de trabajo y la transitoria escala de migrantes hacia otras ciudades nacionales.

En este ejemplo la direccionalidad de las migraciones se relaciona íntimamente a situaciones coyunturales: la economía petrolera y el valor de cambio bolívar/peso con el dólar. Entre 1950



Cúcuta Colombia. Fuente: Noticias IGAC x



San Cristóbal Venezuela. Fuente: RT NEWS

y 1980 los venezolanos cruzaban a diario a Cúcuta para hacer compras y los colombianos migraban a San Cristóbal para trabajar. Cuando en 1983 cayó el precio del petróleo y se devaluó el bolívar, se produjo una reorientación de los flujos migratorios y una reorganización de las actividades comerciales (Valero, 2008). Actualmente, ha aumentado el flujo migratorio hacia Colombia en más de un 15% entre 2015 y 2016, concentrándose en el Departamento de Santander, mientras que la salida de colombianos a Venezuela disminuyó en un 70% (El Universo, 2017).

Sin embargo, los flujos migratorios mayoritarios y constitutivos de América Latina y el Caribe, aquellos que pautan los modos y los roles que asumen las ciudades de fronteras, se vinculan a situaciones fronterizas en las que las asimetrías complementarias se encuentran enquistadas en el tiempo. La unidireccionalidad del patrón migratorio da cuenta de ello. En este caso, la masiva llegada de latinoamericanos y caribeños a Estados Unidos en las últimas décadas es prototípica y referencial de la movilidad humana del continente. Desde México, Puerto Rico, Guatemala, El Salvador, Cuba, entre otros países, salen anualmente miles de migrantes en búsqueda de nuevas oportunidades laborales.

Del total de la población norteamericana el 17% es hispana, de los cuales 63% son mexicanos (BBC Mundo, 2016).

En este contexto, las ciudades de la frontera norte de México se convirtieron en focos de atracción para flujos migratorios por su proximidad geográfica con Estados Unidos. Sin embargo, en los últimos años se observa una tendencia opuesta, donde el 70% de la inmigración a México proviene de los Estados Unidos. Es llamativo que dos tercios de esa migración sean niños menores de diez años que, nacidos en los Estados Unidos, regresan al país de origen de sus padres. Este es un caso de migración de retorno. A pesar de ello, el flujo migratorio se encuentra, casi en su totalidad, unidireccionado hacia el norte por las ventajas comparativas que presenta dicha frontera.

Otros de los flujos migratorios de magnitud en América Latina es el que se produce con bolivianos y paraguayos hacia Argentina. La migración de bolivianos se registra desde el siglo XIX, pero se visibiliza y exacerba a partir de los años noventa del siglo XX, con la paridad cambiaria argentina y la caída de las economías regionales. Entre 1980 y 2001 la población boliviana en Argentina se duplicó (Courtis et al., 2010),

y según el último censo hay 345.272 bolivianos y bolivianas viviendo en Argentina, siendo la segunda comunidad migrante más grande del país, luego de la paraguaya (INDEC, 2010).

En los últimos años ha habido cambios en el patrón de esta migración: de temporaria, estacionaria, agrícola, rural y fronteriza pasó a ser una migración permanente, urbana, hacia Buenos Aires, para trabajos informales (*changas*¹) en la construcción, el comercio y el servicio doméstico. Por otro lado, se observa un contraflujo temporario con fines especulativos hacia Bolivia, propiciado por la inestabilidad cambiaria argentina. La compra de dólares en el “mercado negro”, el lavado de dinero, la importación y el contrabando “hormiga”, dinamizaron la zona y el paso de argentinos a Bolivia (Blanes, 2017).

A pesar de los contraflujos coyunturales consideramos que las migraciones transfronterizas en América Latina y el Caribe se direccionan de acuerdo a: 1) el desarrollo económico desigual del país emisor y receptor, y su vinculación por las asimetrías complementarias; 2) la inestabilidad económica, el valor de cambio, la inflación y las políticas de importación /exportación; 3) el ascenso de las economías ilegales e informales que son, muchas veces, la única fuente de ingresos ante la falta de trabajos formales y bien remunerados; y 4) las políticas nacionales de migración que imponen medidas restrictivas para la movilidad —principalmente para los desplazamientos laborales— y la circulación de personas. En este aspecto, las fronteras mantienen su plena vigencia histórica, imponiendo muros físicos o simbólicos para la libre circulación y vulnerando los derechos humanos.

Estos procesos transfronterizos tienen un impacto directo en las ciudades de fronteras, que pasan a ser centros receptores permanentes o periódicos de población. Las ciudades se multiplican en las fronteras y crecen en densidad poblacional, mostrando una clara tendencia a su urbanización.

En el apartado siguiente exploraremos esta observación a partir de datos censales, y en el siguiente presentaremos un concepto que refiere al marco de interconexión e integración en el que se urbanizan las ciudades.

Las fronteras se urbanizan

El mundo es cada vez más urbano. En 2014 más del 54% de los habitantes del planeta viven en zonas urbanas. En América Latina el porcentaje asciende a 82%, siendo la región más urbanizada del mundo en desarrollo (Cunha y Rodríguez, 2009). Hasta los años setenta, la urbanización en la región se caracterizó por: 1) un crecimiento demográfico urbano con altos niveles de fecundidad y migración rural/urbana; 2) una reclasificación de espacios rurales y; 3) una tendencia a la metropolización. Este patrón estuvo condicionado por: a) la sustitución de importaciones y el desarrollo industrial que concentró actividades productivas en las ciudades; y b) la modernización de la actividad rural capitalista, con una intensificación y cambio de los cultivos (Cunha, 2002).

A partir de los años noventa estas tendencias cambiaron, principalmente por: i) una reducción del crecimiento demográfico por bajas en los niveles de fecundidad, ii) desconcentración demográfica hacia áreas no metropolitanas, y iii) el crecimiento de las ciudades intermedias (Cunha, 2002). Entre ellas, las ciudades fronterizas latinoamericanas que, íntimamente relacionadas con las áreas rurales que albergan aun a un grupo importante de población, se posicionan como ejes dinámicos de las regiones de frontera en América Latina y el Caribe.

A partir de un recuento de información censal de poblaciones urbanas y rurales de los estados, provincias o departamentos fronterizos de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guatemala, México y Perú², encontramos que

1 En Argentina, Uruguay y Paraguay se refiere a ocupaciones informales, de corto tiempo y poca monta; es parte del lenguaje popular.

2 Estos son los países en los que se sustentó el proyecto “Explorando la economía política de la violencia en los sistemas fronterizos de América Latina” de FLACSO– IDRC–CRDI, durante el 2014-2017.



Frontera Chile-Perú. Fuente: EANOTICIAS

hay una marcada tendencia a la conformación de ciudades en las fronteras. Tomamos los datos de estas divisiones político-administrativas porque nos permiten una mirada más amplia y proyectiva de cada región, a la vez que dan cuenta de tendencias regionales. Por otro lado, su uso es una limitación metodológica de la cual estamos conscientes, pero que nos permite acceder a datos sobre la urbanización a este nivel, cuando la información sobre ciudades no se encuentra disponible en muchas de las bases censales de los países estudiados. Aunque este punto puede ser motivo para refutar nuestra hipótesis, consideramos que estos datos nos proporcionan información valiosa sobre la urbanización de las fronteras, que precisan seguir trabajándose.

Además, otra dificultad se presenta en el hecho de que las definiciones oficiales de población urbana y rural varían de país a país y de censo a censo. Mientras que para Argentina y Bolivia se acepta como poblado urbano aquel que concentra más de 2000 habitantes, para Colombia es aquel que se identifica con la cabecera del municipio. De igual modo, Ecuador considera que la población urbana es aquella que vive en las capitales provinciales y cabeceras cantonales, núcleos concentrados, excluyendo a la población dispersa. Por su parte, en México

la población urbana es aquella que reside en las cabeceras municipales y las localidades con más de 1000 habitantes y que poseen algunas características, como trazado de calles, servicio de luz eléctrica, establecimientos comerciales e industriales, entre otras. Hay que tener en cuenta que lo especificado se aplica para los últimos censos, y que esta definición varía no solo en el espacio sino en el tiempo. De acuerdo a esto, nos encontramos en un terreno movedizo pero indicativo de ciertas tendencias, aunque los números no sean exactamente homologables.

Aclarado esto, encontramos que las fronteras que presentan menor urbanización en América Latina y el Caribe se encuentran en: 1) todos los departamentos fronterizos de Guatemala –Chiquimula es el menos urbanizado con una tasa de 26,7% (INE Guatemala, 2010)–; 2) la provincia de Morona Santiago en Ecuador, en la selva amazónica limítrofe con Perú con 33,6% de urbanización (INEC, 2010); 3) el departamento de Cajamarca al norte de Perú, con 34,7% (INEI, 2015); y 4) los estados de Vichada, Guainía y Vaupés en Colombia, limítrofes con Venezuela y Brasil en la región amazónica, con 38,2%, 36% y 35,3% respectivamente (DANE, 2005).

Estos departamentos, estados o provincias fronterizas poseen una urbanización muy por



Gualaquiza en Morona Santiago. Ecuador Fuente: mapio.net

debajo del promedio nacional, que en Guatemala es del 48,5% (INE, 2010), en Ecuador del 62,7% (INEC, 2010), en Perú del 76,7% (INEI, 2015) y en Colombia del 76% (DANE, 2005).

Sin embargo, en todos los casos hay un aumento del porcentaje de urbanización intercensal en las fronteras, que es mayor al aumento intercensal registrado a nivel nacional. En Colombia, en donde sus estados fronterizos menos poblados aumentaron su urbanización entre un (+) 15 y un 20% entre 1993 y 2005, el registro nacional marcó un (+) 5,1%. De igual modo, en los departamentos guatemaltecos –salvo Chiquimula con (+) 1,4%–, el crecimiento de la urbanización en el período 1994–2010 superó el nacional, que fue del (+) 13%. Esto da cuenta de que aún en las fronteras menos urbanizadas, en los últimos años, se registra un proceso de urbanización y crecimiento urbano más alto que el promedio nacional. Por su parte, entre aquellos que presentan los mayores porcentajes de población urbana, se ubican: 1) el departamento de Tumbes en Perú, limitrofe con Ecuador, con

una urbanización de 95,2% (INEI, 2015), y un fuerte dinamismo en su desarrollo urbano vinculado a las relaciones transfronterizas binacionales; 2) toda la frontera norte de México con una urbanización del 85% al 92%, destacando el Estado de Baja California con 92% (INEGI, 2010); y 3) la Provincia de Santa Cruz al sur argentino, en el límite con Chile, con una urbanización de 96,1%, debido al gran crecimiento demográfico intercensal –del 38,9%– (INDEC, 2010) que se produjo en los últimos veinte años en las ciudades de la cordillera –El Calafate–, y hacia el Atlántico –Río Gallegos, Caleta Olivia, Las Heras, entre otros–.

Otras regiones fronterizas con altos porcentajes de urbanización son el estado mexicano Quintana Roo, frontera con Belice, con 88% (INEGI, 2010); el Departamento de Tacna en Perú, frontera con Chile, con 87,25 % (INEI, 2015); el Estado de Amapá al norte de Brasil, frontera con la Guayana francesa, con 89,02% (IBGE, 2010); y las provincias argentinas de Salta y Jujuy, limítrofes con Bolivia y Chile, con 87,1% y 87,4%

respectivamente (INDEC, 2010). En la mayoría de estos ejemplos, la urbanización de la región fronteriza es superior al promedio nacional, aún con porcentajes de crecimiento urbano intercensal menor al que se produce en los respectivos países.

Esto nos lleva a plantear las siguientes tendencias generales: a menor concentración urbana en las regiones fronterizas se da –durante el último período intercensal– un mayor crecimiento del porcentaje de urbanización que los promedios nacionales; y a mayor concentración urbana se da un menor crecimiento en comparación con el registrado en el país. Esto se debe, en parte, a que el crecimiento urbano no es indefinido ni exponencial, pero sí tendencial, y encuentra su límite en las vinculaciones históricas que cada región fronteriza ha establecido con sus áreas rurales, en sus dinámicas de funcionamiento campo–ciudad.

Esto se evidencia en Guatemala, Ecuador y Colombia, cuyos departamentos limítrofes poseen un porcentaje de urbanización menor al nacional –salvo El Oro en Ecuador y Norte de Santander en Colombia–, pero que ha aumentado de manera considerable durante el último período

intercensal, superando ampliamente el valor nacional. En Guatemala, la urbanización nacional es de 48,5% y el crecimiento intercensal es de (+) 13,05%. Los departamentos fronterizos se encuentran urbanizados entre un 26,7% y un 43,4%, aunque los porcentajes intercensales superan, en casi todas las divisiones, la cifra nacional (INE, 2010). Las fronteras menos urbanizadas son las que afrontan el proceso de urbanización más intenso.

Según la Organización Internacional de Migraciones el crecimiento urbano se produce, principalmente, por el envejecimiento de las sociedades, el crecimiento económico desigual de las regiones, y la inestabilidad ambiental y climática. De igual modo, la urbanización resulta de la reclasificación de los asentamientos rurales en ciudades y pueblos (OIM, 2015). En este contexto, el aumento de ciudades en las fronteras se da tanto por el crecimiento natural de la población como por los procesos de migración interna neta del campo a las ciudades y de ciudades a ciudades.

Aunque las situaciones de fronteras en América Latina y el Caribe son bien diferentes en cada región, la tendencia a una urbanización



Ciudad fronteriza Las Heras. Argentina. Fuente: NYTIMES

creciente es evidente en los números. Según los porcentajes de crecimiento urbano en las administraciones fronterizas durante el último período intercensal, se registra que en el 64,1% de los casos registrados se lleva a cabo una urbanización más intensa que el promedio nacional. Esto significa que las fronteras tienen un crecimiento vegetativo ampliamente superior al nacional o están recibiendo migrantes, internos y extranjeros, en mayor proporción que el resto del país. En esta investigación nos inclinamos por la segunda opción.

Sin concentrar un mayor número de población que las urbes nacionales principales, las ciudades de fronteras se perfilan como centros gravitacionales de atracción poblacional. De acuerdo a su escala de jerarquía urbana, estas urbes absorben más o menos personas y tipos específicos de migración. Las ciudades más pequeñas, con funciones locales y alejadas de zonas más dinámicas, atraen población de las inmediaciones regionales, funcionando como centros de servicios elementales para un entorno rural. Este podría ser el caso de las ciu-

dades guatemaltecas en la frontera con México, como El Carmen, La Mesilla, Toquian Grande, Gracias a Dios y El Ceibo. Todas tienen menos de 10.000 habitantes y una población itinerante que espera pasar al otro lado de la frontera.

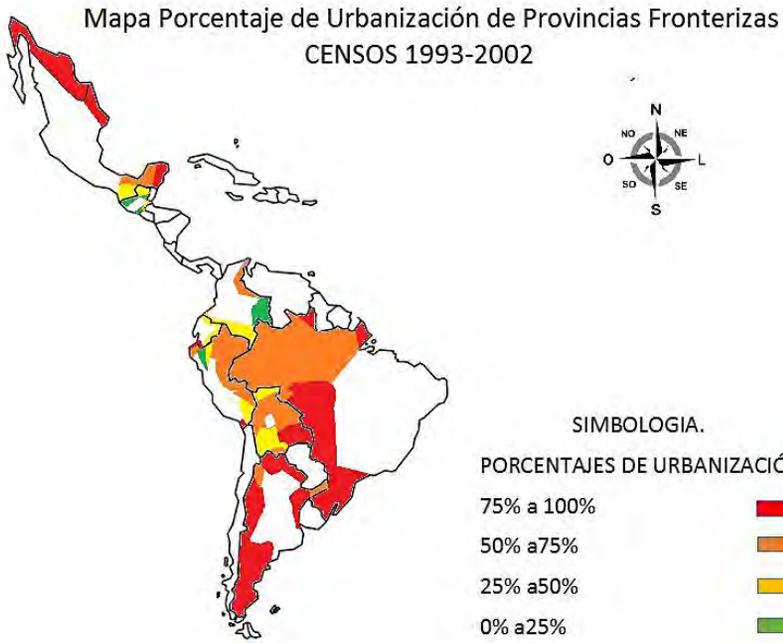
Por su parte, las ciudades intermedias absorben población de la región fronteriza que busca trabajo en el sector comercial dinamizado y/o es expulsada del campo por situaciones de violencia y/o pobreza. Los ejemplos son: La Quiaca (Argentina)/Villazón (Bolivia), Santa Ana do Livramento (Brasil)/Rivera (Uruguay); Arica (Chile)/Tacna (Perú); Ayutla (Guatemala)/Ciudad Hidalgo (México), entre otras. Algunos de estos binomios funcionan como pasos para la migración hacia otros países o hacia ciudades capitales. Las metrópolis regionales, como Cúcuta–San Cristóbal, se transforman en polos receptores de población del país vecino, atraídas por el comercio y una base moderna de servicios e industrias que da cuenta de las dinámicas de interdependencia cultural e interacción social de las comunidades fronterizas (SELA, 2011).

Tabla 1:
Urbanización provincias fronterizas de América Latina según los dos últimos censos

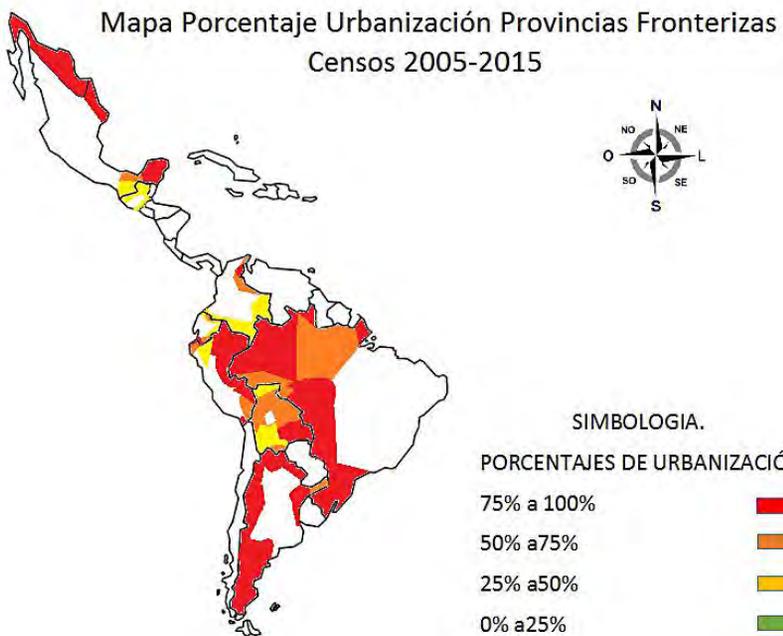
País	% Urbanización Nacional censo anterior	% Urbanización Provincias Fronterizas censo anterior	% Urbanización Nacional último censo	% Urbanización Provincial Fronterizas último censo	% Crecimiento Intercensal Nacional	% Crecimiento Intercensal Provincial Fronterizas
Argentina	89,40	83,03	91,02	85,16	(+)1,62	(+)2,13
Ecuador	61,13	43,48	62,76	48,01	(+)1,63	(+)4,52
Bolivia	62,42	56,11	67,50	61,01	(+)5,08	(+)4,90
Colombia	70,90	40,17	76,00	50,72	(+)5,10	(+)10,55
Brasil	81,23	76,56	84,36	80,15	(+)3,13	(+)3,59
Guatemala	34,98	20,43	48,48	31,78	(+)13,05	(+)11,35
Perú	70,11	58,62	76,70	68,89	(+)6,59	(+)10,27
México	74,50	76,10	78,00	78,89	(+)3,40	(+)2,79

Fuente: Elaboración propia (M. C. Picech) para el Grupo de Investigación Fronteras Globales

Mapa Urbanización 1993-2002.



Mapa Urbanización 2005-2015



Fuente: Elaborado por Picech y Velasco Pazmiño para el Grupo de Investigación Fronteras Globales

Así, las migraciones internas del campo a las ciudades o de ciudades a ciudades están guiadas, por lo general, por propósitos laborales o de mejora de ingresos, así como por la búsqueda de acceso a servicios educativos y de salud, entre otros (Rodríguez, 2015). En las ciudades de fronteras, el crecimiento urbano se encuentra estimulado, además, por las economías fronterizas posibilitadas por las asimetrías complementarias y la proliferación de los mercados ilegales, que incorporan nuevas dinámicas de ascenso social y obtención de ganancias riesgosas pero cuantiosas.

En este sentido, el poblamiento de las fronteras se estimula por el dinamismo económico de las relaciones transfronterizas. Este encuentra su expresión no solo en el comercio informal, que sostiene a mucha de la población local, sino en las redes globales del crimen. Apoyado en el tráfico de drogas, armas, migrantes, se establecen nuevas redes de trabajo que impactan intensamente en lo local. El desarrollo de las regiones fronterizas se produce sobre fuertes inequidades, alta migración poblacional y un crecimiento a gran escala de la violencia. Así, podríamos hablar de una *atracción fatal* hacia las ciudades de fronteras, que hace que las personas decidan migrar en búsqueda de una mejora económica a pesar de los altos índices de violencia que se registran (Carrión, 2013c).

Crecimiento demográfico transurbano

Cada ciudad fronteriza en América Latina posee un desarrollo demográfico específico y particular. No obstante, en lo referente a sus poblamientos estas ciudades comparten ciertas generalidades en razón de su condición fronteriza. Si bien se observa movilidad ancestral de pueblos indígenas previa a la conformación de los Estados-Nación en algunas áreas, la mayoría de las ciudades se conformaron como polos de atracción poblacional por factores económicos a partir del crecimiento de sus economías por las asimetrías complementarias.

Hasta mediados del siglo XX las ciudades de fronteras albergaban una ínfima fracción de

población por ser inhóspitas, peligrosas y sin infraestructura (Reboratti, 1992). A partir de 1950, en el marco de la estrategia de sustitución de importaciones, los Estados buscaron redistribuir la población y los recursos con fines geopolíticos en pos de un desarrollo regional e industrial. Esto se aplicó en Punta Arenas y Arica en Chile, Ushuaia y Río Gallegos en Argentina, Ciudad del Este y Encarnación en Paraguay, y Santa Cruz en Bolivia. En la frontera norte de México, el desarrollo se vinculó a la economía norteamericana, primero a las actividades agrícolas, y luego al sector secundario y la industria con la instalación de maquiladoras exportadoras (Rodríguez, 2002).

En esta etapa la política de poblamiento se sustentó en el lema “gobernar es poblar”, acentuando la función proteccionista de la soberanía nacional. Así, las ciudades cumplían el rol de “vallado humano contra influencias foráneas” (Grimson, 2000b). Por otro lado, el no incentivar el poblamiento de las fronteras fue también una estrategia estatal en países de Centro América, con el objetivo de preservar “espacios de separación entre los Estados” y mantener el dinamismo demográfico, social y económico en el centro del país. Ejemplo de ello son algunas regiones de Costa Rica y República Dominicana (CEPAL, 2012).

A partir de la década del ochenta el crecimiento demográfico y el dinamismo económico de las fronteras derivó en crecientes flujos comerciales, una producción orientada a la exportación y programas bilaterales de integración (Rodríguez, 2002). En el marco de nuevos patrones demográficos, caracterizados por un aumento de la migración interna hacia áreas no metropolitanas y un crecimiento de las ciudades intermedias, las ciudades fronterizas comienzan a tener relevancia económica y demográfica. Promovida por obras de infraestructura que aseguran la vinculación física y el intercambio de bienes y servicios, numerosos trabajadores, compradores, migrantes, estudiantes, usuarios de servicio, turistas y otros, van de un lado al otro de las fronteras buscando mejores precios y condiciones de vida, según la porosidad o permeabilidad para el paso, y según el carácter de las asimetrías.

La frontera otorga dinamismo y crecimiento poblacional a las ciudades fronterizas. Supeditadas mutuamente a través de relaciones de oposición, se establecen vínculos transurbanos, de ciudad a ciudad, con o sin contigüidad territorial. A diferencia del concepto de ciudad espejo, gemela o par que se utiliza para analizar las relaciones fronterizas³, la noción de transurbanidad remarca que las interdependencias no se producen solo por proximidad y cercanía –como en las ciudades limítrofes con mancha urbana integrada–, sino por la funcionalidad de las urbes en una red de ciudades.

Si bien todas las ciudades fronterizas son transurbanas, no todas las ciudades transurbanas son fronterizas. La transurbanidad es un tipo de

articulación territorial con base municipal, que se sustenta en la conformación de un sistema urbano integrado que funciona como unidad a partir de su desdoble territorial.

En un marco en el que adquieren relevancia las vinculaciones entre ciudades –y ya no tanto entre naciones–, son las migraciones, las tecnologías de la comunicación y los mercados legales e ilegales los soportes que estructuran enclaves discontinuos. Así, ciudades localizadas en territorios distantes se integran por la economía, la cultura, la sociedad y la tecnología.

En este sentido, la transurbanidad se convierte en el motor del crecimiento poblacional de las ciudades fronterizas en América Latina. Son los



Frontera Venezuela-Brasil. Fuente: *Las Crónicas de la Frontera*

3 La metáfora de ciudad espejo, gemela y par alude a aquellas urbes que mantienen vinculaciones económicas, sociales, culturales y políticas debido a su contigüidad territorial. Estos nombres dan cuenta de que las ciudades son analizadas como dos partes de una misma unidad, separadas por la división del límite internacional, en donde se privilegian las características comunes, la continuidad, la acción-reflejo de una hacia la otra, la proximidad y la cercanía.

vínculos con las ciudades, al interior y al otro lado de las fronteras, los que configuran las dinámicas de una red de integraciones a distancia. Sin embargo, estos nexos no se desenvuelven en ambientes libres de conflictos, sino sobre la base de las asimetrías que entablan los Estados y las regiones, pautando relaciones de poder en todos los planos.

Ejemplos claros de desarrollo urbano por transurbanidad son los municipios de la frontera norte de México, que presentan un crecimiento poblacional superior al promedio del país, pasando de tener en conjunto 1.7 millones de habitantes en 1960 a 7.2 millones en 2010.

Este aumento acelerado se debió, en principio, a la migración interna e internacional atraída por la oferta laboral de la industria maquiladora y la colindancia con Estados Unidos (Fuentes y Peñas, 2017). Observamos que, con pocas excepciones, las ciudades del lado mexicano tienen una concentración poblacional mayor que su par norteamericana, mientras que las limítrofes con Guatemala son ciudades más

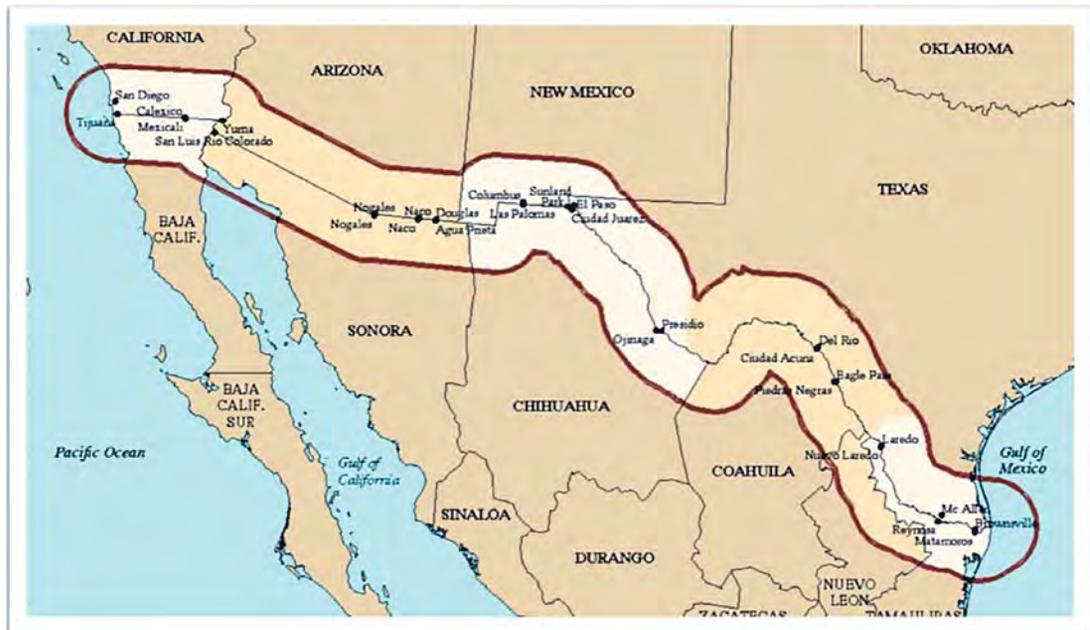
pequeñas y de menor crecimiento demográfico (INEGI, 2015).

Por su parte, las ciudades fronterizas bolivianas presentan un dispar desarrollo demográfico. Los centros más poblados se encuentran en la frontera con Argentina y Brasil, principales destinos migratorios –Buenos Aires y Sao Paulo sobre todo–. Yacuiba, en Tarija, es la ciudad fronteriza más poblada y dinámica de Bolivia, con 92 mil habitantes y 80,1% del crecimiento demográfico intercensal de la provincia.

En vinculación con Salvador Mazza en Argentina –20.670 habitantes–, se desarrolla como un importante centro comercial, paso migrante y almacenaje de mercaderías. Villazón en Potosí, con 44.906 habitantes, es un paso fronterizo histórico hacia Buenos Aires, con un importante flujo de personas y mercancías, articulada a La Quiaca en Argentina con 13.761 habitantes (Blanes, 2017).

La frontera con Brasil se caracteriza por una falta de vías de comunicación y dificultades

Ciudades fronterizas México - Estados Unidos



Fuente: U.S. Department of Health & Human Services, 2014.

geográficas para la integración. Sin embargo, Guayamerín en Beni –41.814 habitantes– y Guajará–Mirim o Isal Suarez en Rondonia –71.427 habitantes–, y Puerto Suarez y Puerto Quijarro en Santa Cruz –19.829 y 16.659 habitantes respectivamente– y Corumbá en Mato Grosso do Sul –109.294 habitantes–, son puntos fronterizos con infraestructura y larga tradición urbana (INE Bolivia, 2012; IBGE, 2016).

Centrados en el comercio y la explotación de recursos naturales, estas poblaciones presentan crecimiento demográfico a ambos lados de la frontera. Un caso especial es Cobija, en el departamento de Pando, cerca de la triple frontera con Perú, que es una localidad que creció más del doble en el último período intercensal –de 22.324 a 46.267 habitantes–. Su acelerado dinamismo se debe a que se encuentra en la ruta del narcotráfico, el oro y el contrabando entre Perú, Bolivia y Brasil (Blanes, 2017).

En cuanto a la Triple Frontera entre Argentina, Paraguay y Brasil, es el punto en el que más personas transitan hacia Argentina y la región fronteriza más dinámica del Paraguay. Actualmente, Ciudad del Este cuenta con 296.597 habitantes (DGEEC, 2015), Foz do Iguazú con 263.915 (IBGE, 2016) y Puerto Iguazú con 42.849 habitantes (INDEC, 2010).

El departamento Alto Paraná, del cual Ciudad del Este es su capital, es el que presenta mayor tasa de crecimiento poblacional del país y la región, concentrando el 10,8% del volumen demográfico del Paraguay (DGEEC, 2004). Los sectores económicos claves son el turismo, la electricidad y el comercio, con mercados de productos orientados a las fronteras e importantes flujos migratorios (Rabossi, 2013).

Los privilegios y franquicias en ciertos lugares, y el sobrecargo de impuestos y derechos en otros, así como los acuerdos bilaterales entre Paraguay y Brasil y la construcción temprana del Puente de la Amistad, impactó fuertemente en la integración fronteriza. Aquí se evidencia que los Estados son los que crean los ambientes legales e institucionales (Sassen, 2003), dando sustento y fundamento a las asimetrías complementarias. A partir de estas dinámicas,

las ciudades fronterizas se vuelven nodos comerciales de importancia y focos de atracción poblacional, a la vez que puntos claves para los circuitos ilegales del tráfico y el contrabando organizado.

Desde las asimetrías complementarias, las ciudades “recrean” en lo local las desigualdades de los sistemas binacionales, que rebasan el plano mercantil. No solo en la frontera norte de México las relaciones de poder se presentan enquistadas, sino que en ciertas fronteras latinoamericanas y caribeñas –Haití y República Dominicana (Dilla, 2008b), Brasil y Paraguay (Rabossi, 2013), Bolivia y Argentina (Blanes, 2017)–, las asimetrías se evidencian en todos los planos de la vida: movilidad y migración, posibilidades laborales y sobrevivencia, flexibilidad de controles y exenciones fiscales. Así, el crecimiento demográfico se da en un marco de desigualdades y discriminaciones históricas, que se refuerzan con las nuevas dinámicas.

Por otra parte, se observa que las diferencias nacionales de los indicadores económicos y sociales se asemejan en la franja de frontera. Allí se presenta, por lo general, un desarrollo más parecido a la contraparte fronteriza que al promedio nacional correspondiente (Canales *et al.*, 2010). Así, por ejemplo, los municipios de la frontera sur de México poseen indicadores cercanos a los de Guatemala, al igual que las regiones fronterizas de Argentina con Bolivia y de Ecuador con Colombia.

En cuanto a los datos demográficos, observamos la tendencia a una mayor concentración demográfica en la parte más sensible y vulnerable a las asimetrías complementarias, es decir al lado “débil” de la relación de poder transfronteriza. México, que tiene una población ocho veces superior a Guatemala, no sostiene esta proporción en los estados limítrofes. En las ciudades fronterizas la población prácticamente se iguala, dando cuenta de que en Guatemala se concentra, proporcionalmente, mayor población que en el lado mexicano. Casos similares se presentan en República Dominicana y Haití, en donde en el primero vive el 4,7% de la población total en la frontera y en el segundo el 25,6%; y en Argentina y Bolivia, con 4,7% y 13,9% res-

pectivamente de la población total viviendo en la frontera (Canales *et al.*, 2010).

Las ciudades se interconectan y esta vinculación es la determinante de su desarrollo y creciente urbanización. La contigüidad ya no es precondition para las relaciones, sino que los vínculos traspasan fronteras apoyados en las migraciones, las telecomunicaciones y los mercados globales, empresas transnacionales y organizaciones criminales que tejen redes a partir de relaciones de poderes históricamente enquistadas. La transurbanidad se presenta así como un eje fundamental para pensar los procesos de integración y conflicto transfronterizo, no solo en lo que respecta a su análisis desde los estudios académicos sino también en lo referente a las políticas públicas para las ciudades de fronteras. Lo que a nivel teórico se visualiza como un ascenso de la importancia de las ciudades fronterizas debe, necesariamente, plasmarse en una readecuación de los vínculos institucionales a nivel de municipio.

Relevancia de las ciudades de fronteras

Las ciudades de fronteras latinoamericanas se perfilan como puntos nodales, más o menos atrayentes para una empresa o negocio, sea legal o ilegal. No solo la posición geográfica binacional, sino también las comunicaciones viales y áreas, las disposiciones impositivas y arancelarias, el capital humano, entre otros factores, hacen de las ciudades fronterizas sitios de integración y control o libre acceso de los flujos de mercaderías, personas y símbolos. El Estado redefine su función clásica de protección y militarización para ser el garante del mercado, al propiciar los ambientes legales, institucionales y regulatorios necesarios para dichas transacciones (Sassen, 2003).

Con la redefinición de los procesos de reproducción capitalista y la incorporación de las fronteras a las dinámicas de acumulación bi/multinacional, las ciudades fronterizas se posicionan como “piezas de corredores” (Dilla, 2008a: 18) o “zonas de servicios” (Grimson, 2000a). Nodos que facilitan, por un lado, la producción y circu-

lación de mercancías, y por otro, intensifican las restricciones y controles a las migraciones, principalmente a los desplazamientos laborales, y a las economías informales de los habitantes de fronteras (Telles, 2015). En este sentido, las ciudades de fronteras comienzan a ser “bisagras de integración” o “pivotes” (Boisier, 1987), que otorgan dinamismo económico a las regiones, al disponer facilidades para la circulación de mercaderías. Sin embargo, este crecimiento se produce entre contradicciones y desigualdades, al promoverse acuerdos bilaterales e integraciones “desde arriba” que, muchas veces no consideran la dimensión cultural y las relaciones que las comunidades tejen “desde abajo” (Jaquet, 2008).

Por ello, las ciudades de frontera son lugares en donde confluyen procesos globales (expansión de mercados) e internacionales (procesos de paz, regulación económica o acuerdos de integración) con dinámicas nacionales y locales (distritalización, aranceles cambiarios) que impactan en el desarrollo del comercio establecido desde las asimetrías complementarias. Por ello se dan situaciones en las que las ventajas en los precios a un lado de la frontera, convierte a una ciudad en el *shopping* de los del “otro lado”. Tal es el caso de Ipiales, en Colombia, para los ecuatorianos o Asunción, en Paraguay, para los argentinos —actualmente es Santiago de Chile—. Como “ciudades comerciales” (Grimson, 2000a: 28) o “bazares” (Telles, 2015: 167), en donde los límites entre lo legal e ilegal, formal e informal son inciertos, se consolida una economía urbana a partir de esas indefiniciones. Como lugares de paso y nodos de distribución para economías mundiales, se asientan las bases para que impere una ausencia de ciudadanía y una violencia estructural en su configuración. Jordi Borja (2015) llama a esto la no-ciudad, sustentado en la idea de Augé de no-lugares, donde la funcionalidad de ciertos fines —transporte, comercio, turismo y ocio—, se antepone y solapa su condición de lugar antropológico, signado por la identidad y el sentido de habitar un territorio (Auge, 2000).

Si en el plano económico las ciudades de frontera constituyen puntos nodales para la nueva configuración territorial de los mercados glo-

Frontera Ecuador-Perú



Fuente: El Comercio

bales, en el marco de la política internacional pasan a ser centros estratégicos para la integración y cooperación binacional. Sin embargo, la mayoría de las veces esta política se aplica sin un miramiento real de las problemáticas de cada ciudad y región fronteriza. A pesar de que se construyen puentes para el comercio, se tienden muros simbólicos y físicos para la movilidad humana y las dinámicas cotidianas de los ciudadanos de fronteras. Esto incrementa los conflictos y las tensiones más que los contactos y las afiliaciones, acrecentando las condiciones de asimetría y desigualdad.

Además, convertidas en centros de espera, llegada y partida de personas que buscan “un mejor destino”, y como lugares de recepción de migración laboral, las fronteras latinoamericanas atraviesan fuertes procesos de crecimiento demográfico y urbanización, con altos índices de violencia y ampliación de las redes de tráfico. Estos cambios que se viven en lo cotidiano, y que comienzan a ser abordadas desde las ciencias sociales, precisan de la implementación de

políticas públicas urbanas y de planificación que partan, no de los centros de poder central, sino de las demandas civiles y comunitarias, con el soporte y asesoramiento de estudiosos e investigadores de la condición urbana fronteriza.

Las ciudades como ejes de integración transfronteriza

Si bien vimos que el campo juega aún un rol importante en las fronteras latinoamericanas, por la gran cantidad de población que concentra y las actividades que desempeña⁴, el crecimiento demográfico progresivo de las ciudades fronterizas y el auge de sus economías son indicadores de su refuncionalización.

Los nuevos roles de estas ciudades dan cuenta, no solo de su posicionamiento como organizadoras de sus regiones, sino como actores fundamentales para el fortalecimiento de las integraciones transfronterizas.

4 En las divisiones administrativas fronterizas de Guatemala –con una población rural que va del 57 al 73%– y en algunas de Colombia, Bolivia, Ecuador y Perú –con valores similares – esto es particularmente evidente.

En este apartado final nos interesa resaltar que dicho papel no es asumido por las ciudades fronterizas *per se*, sino que se requiere de acuerdos políticos a nivel municipal que inciten y potencien las vinculaciones bilaterales. Lo que hace de estas ciudades “núcleos eficientes de servicios complementarios y especializados para el progreso de la integración fronteriza” (SELA, 2011) son las propuestas de gobernabilidad conjunta entre ciudades a un lado y al otro de las fronteras, con proyectos compartidos en ciudadanía, facilitación turística, etc. Algunas de las iniciativas en este punto son la red de Merco–ciudades del MERCOSUR que promueve “la creación de un ámbito institucional para (...) desarrollar el intercambio y la cooperación horizontal entre los gobiernos locales de la región” (Mercociudades, 2017) y la Organización Latinoamericana y Caribeña de Ciudades Fronterizas –OLACCIF–, que “lleva adelante acciones de formación, investigación e intercambio para fortalecer los gobiernos locales (...) y construir agendas intermunicipales” (OLACCIF, 2017).

Entre las formas de gobierno que promueven y dan sustento a las relaciones económicas, integraciones culturales y acuerdos nacionales, se encuentran:

- 1) La *mancomunidad* de municipios, que es un acuerdo entre dos o varios gobiernos locales para la administración conjunta de una o varias competencias –servicios e infraestructuras–. Este es el caso del manejo de residuos sólidos y medio ambiente entre las ciudades de Tulcán en Ecuador e Ipiales en Colombia, nacido justamente en un contexto de ruptura de relaciones diplomáticas entre los dos países. Casos parecidos existen entre ciudades ecuatorianas y peruanas; argentinas y chilenas; y en las ciudades fronterizas de los seis países de Centro América.
- 2) El *hermanamiento* nace de la integración de ciudades que tienen intereses comunes, con el fin de potenciar lazos de unión y promoción de proyectos conjuntos. Es un mecanismo de cooperación horizontal que transfiere políticas exitosas de un municipio a otro. El caso más emblemático es el de

Manaos en Brasil, Iquitos en Perú, Leticia en Colombia y Nueva Loja en Ecuador, que busca desarrollar el corredor terrestre fluvial Manaos–Manta para dinamizar el intercambio comercial con Asia y Estados Unidos. Además, por ser una de las vías principales de la cocaína, desde Colombia y Perú hacia Brasil, la integración explora los modos de hacer frente al tráfico de narcóticos en la región.

- 3) La *asociación* es una entidad con personería jurídica formada por un conjunto de socios municipales para la persecución de un fin común de forma estable. A partir de los acuerdos de Paz firmados entre Perú y Ecuador se consagró una rotación de los cuadros directivos máximos para la llamada Asociación Binacional de Municipios del Sur del Ecuador y del Norte del Perú (ABIMSENOP). También se debe mencionar el caso de la Región del Trifinio, donde 45 municipios fronterizos de Guatemala, El Salvador y Honduras proponen un Plan de Desarrollo Trinacional Fronterizo.
- 4) El área metropolitana es una región urbana que tiene una ciudad central sobre la cual otras se articulan. Ejemplo de ello es la formación de metrópolis en la frontera entre México y Estados Unidos, o en la llamada Triple Frontera entre Foz do Iguaçu (Brasil), Ciudad del Este (Paraguay) y Puerto Iguazú (Argentina).

Estos ejemplos de integración municipal dan cuenta de que el ámbito de lo local es altamente flexible para encarar el desarrollo urbano integrado en su vinculación con lo global, incluso en situaciones conflictivas. Dan lugar a una “nueva geografía” que, según Boisier, se deriva “de la lógica de expansión del capital desterritorializado” (2003: 29), en el que las ciudades fronterizas se “anidan” en “regiones pivotaes” –“territorios organizados, complejos e identificables”– para dar respuesta a conflictos locales (Boisier, 1996: 65).

Lo que Boisier definió para las regiones puede entenderse para las ciudades fronterizas ya que funcionan como “bisagras de integración” o “pi-

Triple Frontera entre Foz do Iguaçu (Brasil), Ciudad del Este (Paraguay) y Puerto Iguazú (Argentina)



Fuente: jie.itaipu.gov.br

votes” de una región, una nación y/o el sistema global. En el básquet, un pivot es un “jugador cuya misión básica consiste en situarse en las cercanías del tablero para recoger rebotes o anotar puntos”. En este sentido, tiene una posición tanto de ataque como de defensa. En mecánica, un pivote es un “extremo cilíndrico o puntiagudo de una pieza, donde se apoya o inserta otra, bien con carácter fijo o bien de manera que una de ellas pueda girar u oscilar con facilidad respecto de la otra” (Real Academia Española, 2017).

De acuerdo a esto, una ciudad fronteriza que conforma un sistema transurbano funciona como *pivote* para la integración, en tanto propicia una defensa y un ataque, a la vez que integra y soporta la unión de dos o más naciones.

En el primer sentido, las ciudades “protegen” el territorio nacional, desde el andamiaje de seguridad hasta las identidades culturales que

remarcan las diferencias, pertenencias y exclusiones desde fronteras simbólicas o territoriales (Barth, 1976). Por otro lado, las ciudades fronterizas son las bases locales de los vínculos culturales históricos hasta los acuerdos asociativos de integración bilateral para el desarrollo competitivo de las ciudades en el actual escenario globalizado.

Las ciudades de fronteras constituyen así el territorio–soporte desde el cual pautar las diferencias y similitudes a través de agendas de desarrollo e integración regional (SELA, 2011). Al funcionar bajo la lógica de la *cremallera*, en la que dos partes desiguales se integran por las asimetrías complementarias, el límite funciona como eje de estructuración. Mientras más factores diferenciadores se imponen –muros, aranceles–, mayores asimetrías se crean, aumentando los riesgos, ganancias y violencias del contrabando organizado y los tráficos. La separación y la unión con la ciudad “al otro

Las fronteras unen y dividen



Fuente Google

lado” encuentra sus matices en las situaciones de desigualdad y jerarquías de cada frontera. Mientras algunas son más permeables y abiertas a la integración, otras imponen mayor militarización y restricción al paso de ciertas poblaciones, capitales y bienes, persiguiéndolas e impulsándolas a la ilegalidad y clandestinidad (Grimson, 2000a: 23).

De este modo, la función de pivot y cremallera, más que una realidad, es una pretensión política que puede ser efectivizada y facilitada por los gobiernos locales para atenuar las asimetrías y desigualdades fronterizas. Si las ciudades se dinamizan por la economía de frontera es porque hay marcos legales que lo posibilitan. Las asimetrías complementarias no solo se dan en el comercio, sino en las políticas e instituciones, beneficiando la proliferación y las ganancias del tráfico, e incrementando las violencias y los delitos.

Por ello, es de fundamental importancia que las integraciones nacionales tengan su correlato en lo local, a partir de la confección de políticas públicas municipales que respondan a las demandas de la población y generen adaptacio-

nes flexibles a las exigencias globales. En un marco en el que priman las políticas de seguridad nacional vinculadas a la soberanía, se hace necesaria una mayor presencia de políticas urbanas integradas de seguridad ciudadana que atiendan las problemáticas fronterizas desde los estamentos municipales.

Ante el crecimiento, urbanización y refuncionalización de las ciudades fronterizas, éstas no pueden seguir siendo estudiadas ni gestionadas de forma aislada, sino que deben abordarse en relación a otras ciudades que se ubican “más acá” y/o “más allá” del límite fronterizo. En este sentido, se precisan nuevas formas de gobierno que pongan en marcha políticas de prevención, integración y descentralización, mediante mecanismos de negociación y cooperación entre diversos actores sociales. Es evidente que los muros fronterizos no protegen, sino que exacerban las asimetrías y desequilibrios. Por ello, la integración transurbana de las políticas fronterizas se perfila como la medida política que puede contribuir a generar ambientes de paz, en contextos en los que proliferan las desigualdades, las segregaciones urbanas y las violencias. 

Bibliografía

- Augé, Marc. 2000. *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la Sobremodernidad* (Barcelona: Gedisa Editorial).
- Barth, Frederik. 1976. *Los grupos étnicos y sus fronteras. La organización social de las diferencias culturales* (México D.F.: Fondo de Cultura Económica).
- BBC Mundo. 2016. “Las verdaderas cifras de los hispanos en EE.UU. y cuánto poder tienen” (Londres) 15 de marzo en http://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/03/160304_internacional_elecciones_eeuu_2016_cifras_latinos_lf. Acceso 24 de abril de 2017.
- Blanes Jiménez, José. 2017. *El subsistema fronterizo boliviano en la globalización de los mercados ilegales* (La Paz: FLACSO Ecuador/IDRC-CRDI/Cebem).
- Boisier, Sergio. 1987. “Notas en torno al desarrollo de regiones fronterizas en América Latina” en *Estudios Internacionales* (Santiago de Chile: Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile) N°. 78.
- Boisier, Sergio. 1996. “Modernidad y Territorio” en *Cuadernos del ILPES* (Santiago de Chile: Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social) N°. 42.
- Boisier, Sergio “Globalización, Geografía política y Fronteras” en *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* (Madrid) N°. 23.
- Borja, Jordi. 2015. “La no ciudad” en: <http://www.jordiborja.cat/la-no-ciudad/>. Acceso 11 de abril de 2017.
- Canales, Alejandro, Martínez Pizarro, Jorge, Reboiras Finardi, Leandro y Rivera Polo, Felipe. 2010. *Migración y salud en zonas fronterizas: informe comparativo sobre cinco fronteras seleccionadas* (Santiago de Chile: CEPAL – Serie Población y desarrollo/Naciones Unidas) N°. 95.
- Carrión Mena, Fernando. 2013a. “Ciudades intermedias: entre una pirámide trunca y una red urbana en construcción” en José Canziani y Alexander Schejtman (Ed.) *Ciudades intermedias y desarrollo territorial* (Lima, Perú: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú).
- Carrión Mena, Fernando (comp.). 2013b. “De la frontera binacional al sistema fronterizo global” en *Asimetrías en la frontera Ecuador-Colombia: entre la complementariedad y el sistema* (Quito: FLACSO Ecuador/IDRC-CRDI).
- Carrión Mena, Fernando. 2013c. “Economía de Frontera: una atracción fatal” en Carrión Mena, Fernando, Mejía, Diana y Espín, Johana (comp.) *Aproximaciones a la Frontera* (Quito: FLACSO Ecuador/IDRC-CRDI).
- Castells, Manuel. 2002. *La Era de la Información. La Sociedad Red* (México: Siglo XXI Editores).
- CEPAL – Comisión Económica para América Latina y el Caribe. 2002. *Globalización y desarrollo* (Brasilia: CEPAL)
- CEPAL – Comisión Económica para América Latina y el Caribe. 2012. *Población, Territorio y Desarrollo Sostenible* (Santiago de Chile: Naciones Unidas).
- Courtis, Corina, Liguori, Gabriela y Cerrutti, Marcela. 2010. *Migración y salud en zonas fronterizas: el Estado Plurinacional de Bolivia y la Argentina* (Santiago de Chile: CEPAL – Serie Población y desarrollo / Naciones Unidas) N°. 93.
- DANE–Departamento Administrativo Nacional de Estadística. 2005. Demografía y Población (Colombia) en <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-general-2005-1>
- DGEEC–Dirección General de Estadística, Encuesta y Censo. 2004. “Alto Paraná” en Atlas Censal del Paraguay (Asunción, Paraguay) en <http://www.dgeec.gov.py/Publicaciones/Biblioteca/Atlas%20Censal%20del%20Paraguay/13%20Atlas%20Alto%20Parana%20censo.pdf>
- DGEEC–Dirección General de Estadística, Encuesta y Censo. 2015. *Paraguay. Proyección de la Población por sexo y edad según Distrito, 2000–2025* (Asunción, Paraguay) en <http://www.dgeec.gov.py/Publicaciones/Biblioteca/proyeccion%20nacional/Proyeccion%20Distrital.pdf>
- Dilla Alfonso, Haroldo (coord.). 2008^a. “Las ciudades en las fronteras: introducción a un debate”, en *Ciudades en la Frontera: Aproximaciones críticas a los complejos urbanos transfronterizos* (Santo Domingo: Grupo de Estudios Multidisciplinarios Ciudades y Fronteras).

- Dilla Alfonso, Haroldo (coord.). 2008b. “Los complejos urbanos transfronterizos en la frontera dominico–haitiana” en *Ciudades en la Frontera: Aproximaciones críticas a los complejos urbanos transfronterizos* (Santo Domingo: Grupo de Estudios Multidisciplinarios Ciudades y Fronteras).
- Dilla Alfonso, Haroldo. 2015. “Los complejos urbanos transfronterizos en América Latina” en *Estudios fronterizos, nueva época* (Baja California) Vol. 16, Nº. 31.
- El Universo. 2017. “Ingreso de venezolanos a Colombia aumenta 15% en 2016” (Ecuador) 14 de febrero en <http://www.eluniverso.com/noticias/2017/02/14/nota/6047794/ingreso-venezolanos-colombia-aumenta-15-2016>. Acceso 25 de abril de 2017.
- Fuentes, César y Peña, Sergio. 2017. *Las fronteras de México: nodos del sistema global de las drogas prohibidas* (Ciudad Juárez: FLACSO Ecuador/IDRC–CRDI/EI Colef) (en prensa).
- Grimson, Alejandro (comp.). 2000a. “¿Fronteras políticas versus Fronteras culturales?” en *Fronteras nacionales e identidades: la periferia como centro* (Buenos Aires: Ciccus/La Crujía).
- Grimson, Alejandro (comp.). 2000b. “El puente que separó dos orillas. Notas para una crítica del esencialismo de la hermandad” en *Fronteras nacionales e identidades: la periferia como centro* (Buenos Aires: Ciccus/La Crujía).
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2010. *População nos censos demográficos* en <http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=8>
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2016. *Cidades* en <http://cidades.ibge.gov.br>
- INDEC – Instituto Nacional de Estadística y Censo. 2010. *Población* (Argentina) en http://www.indec.gov.ar/nivel4_default.asp?id_tema_1=2&id_tema_2=41&id_tema_3=135
- INE Bolivia – Instituto Nacional de Estadística. 2012. *Bolivia: indicadores de población, según departamento y municipio, censo 2012* en <http://censosbolivia.ine.gob.bo/webine/#>
- INE Guatemala – Instituto Nacional de Estadística. 2010. *Tema/indicadores* (Guatemala) en <https://www.ine.gob.gt/index.php/estadisticas>
- INEC – Instituto Nacional de Estadística y Censo. 2010. *Población y Demografía* (Ecuador) en <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/censo-de-poblacion-y-vivienda/>
- INEGI – Instituto Nacional de Estadística y Geografía. 2015. *Localidades Geoestadísticas –archivo histórico– consulta* (México) en http://www.inegi.org.mx/geo/contenidos/geoestadistica/consulta_localidades.aspx
- INEI – Instituto Nacional de Estadística e Informática. 2015. “Perú: Estimaciones y Proyección de Población Urbana y Rural por sexo y edades quinquenales según Departamento 2000–2015” en *Boletín Especial N.º. 19* en <http://proyectos.inei.gob.pe/web/biblioineipub/bancopub/Est/Lib0844/index.htm>
- Jaquet, Héctor. 2008. “Más allá de la frontera, las fronteras: Una aproximación socioespacial a las situaciones fronterizas de Misiones, Argentina” en Dilla Alfonso, Haroldo (coord.) *Ciudades en la Frontera: Aproximaciones críticas a los complejos urbanos transfronterizos* (Santo Domingo, Grupo de Estudios Multidisciplinarios Ciudades y Fronteras).
- Lattes, Alfredo. 2001. “Población urbana y urbanización en América Latina” en Fernando Carrión (Ed.) *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina* (Quito: FLACSO Sede Ecuador).
- Lattes, Alfredo. 2002. “El Comportamiento demográfico en América Latina” en Fernando Carrión (Comp.) *El regreso a la ciudad construida* (Quito: FLACSO Sede Ecuador).
- OIM – Organización Internacional de Migraciones. 2015. *Informe sobre las migraciones en el mundo. Los migrantes y las ciudades: Nuevas colaboraciones para gestionar la movilidad* (Francia: Imprimerie Courand et Associés).
- OLACCIF – Organización Latinoamericana y Caribeña de Ciudades Fronterizas. 2017. “Quiénes somos” en https://www.flacso.edu.ec/olaccif/inicio/quienes_somos.flacso. Acceso 19 de julio 2017.
- Mercociudades. 2017. “Descripción de la red” en <http://www.mercociudades.org/node/2250>. Acceso 12 de mayo 2017.
- Pinto da Cunha, José Marcos. 2002. *Urbanización, redistribución espacial de la población y transformaciones socioeconómicas en América Latina* (Santiago de Chile: CELADE División de Población).

- Pinto da Cunha, José Marcos y Rodríguez Vignoli, Jorge. 2009. "Crecimiento urbano y movilidad en América Latina" en *ALAP, Revista Latinoamericana de Población*, Año 3, N°. 4-5, Enero-Diciembre.
- Rabossi, Fernando. 2013. "Dinámicas económicas de la Triple Frontera (Brasil, Paraguay y Argentina)" en Carrión, Fernando (comp.) *Seguridad, planificación y desarrollo en las regiones transfronterizas* (Quito: FLACSO Ecuador/IDRC-CRDI).
- Real Academia Española. 2017. *Diccionario de la lengua española* en <http://dle.rae.es/?w=diccionario>
- Reboratti, Carlos. 1992. "Fronteras agrarias y población en América Latina" en International Union for the Scientific Study of Population (IUSSP) *Actas de la Conferencia El poblamiento de las Américas* (Lieja) Vol. 4.
- Reyes Posadas, Cristina, Estela Rangel Calvillo, Francisco Enríquez Dentón, Estanislao Hernández Figueroa (2001). *"Explorando la Geografía de México 2"*, México D.F.: Editorial Nuevo México.
- Rodríguez Vignoli, Jorge. 2002. *Distribución territorial de la población de América Latina y el Caribe: tendencias, interpretaciones y desafíos para las políticas públicas* (Santiago de Chile: CELADE División de Población/Naciones Unidas).
- Rodríguez Vignoli, Jorge. 2015. "Migración interna y ciudades de América Latina: efectos sobre la composición de la población" en *Estudios Demográficos y Urbanos* (México D.F.: El Colegio de México) Vol. 27, N°. 2.
- Sassen, Saskia. 2003. "Localizando ciudades en circuitos globales" en *Revista EURE* (Santiago de Chile) Vol. XXIX, N°. 88.
- SELA – Sistema Económico Latinoamericano y el Caribe. 201.1 *La Integración Fronteriza en el Marco del Proceso de Convergencia de América Latina y El Caribe* (Caracas: Secretaria Permanente SELA).
- Telles, Vera da Silva. 2015. "Los ilegalismos y la ciudad de São Paulo" en Alba Vega, Carlos, Lins Ribeiro, Gustavo y Mathews, Gordon (coord.) *La globalización desde abajo. La otra economía mundial* (México: Fondo de Cultura Económica).
- Valero Martínez, Mario. 2008. "Ciudades transfronterizas e interdependencia comercial en la frontera Venezuela/Colombia" en Dilla Alfonso, Haroldo (coord.) *Ciudades en la Frontera: Aproximaciones críticas a los complejos urbanos transfronterizos* (Santo Domingo: Grupo de Estudios Multidisciplinarios Ciudades y Fronteras).

Habitar el centro histórico de Quito: identidad, memoria y afectos. Los sentidos de la lucha por la permanencia*

Lina Magalhães**

* Agradezco a los compañeros del Grupo de Investigación-Acción Derecho a la Ciudad: Andrés Velásquez, Jaime Paz, Javier Monroy, Juan Camilo Vargas, Manuel Bayón, Manuel Ansaldo y Manuel Suarez, por la militancia y trabajo colectivo en el centro histórico, lo que permitió la profundización de este estudio.

Agradezco principalmente a las vecinas y vecinos de La Chilena, quienes abrieron sus casas, sus vidas, corazones y permitieron unirme a ellos en la resistencia.

** Abogada, Maestra en Estudios Urbanos, militante por el derecho a la vivienda y becaria del programa de becas del Instituto de la Ciudad

Resumen

En tiempos de Hábitat III, la presente investigación pretende develar el actual conflicto trabado entre el poder público y los vecinos de un barrio del centro histórico de Quito frente a un proyecto urbano que amenaza la permanencia en su hábitat. El proyecto de reubicación de embajadas contrasta con el deseo de sus vecinos de permanecer en sus lugares de habitar, de mantener viva la memoria del barrio, las relaciones de proximidad y vecindad, sus lógicas y prácticas cotidianas. Es decir, contrasta finalmente con ejercer su derecho a la ciudad. El trabajo pretende conocer la conformación de la resistencia vecinal y entender los sentidos de la resistencia y del arraigo vinculados a la relación entre lugar, memoria, identidad y afecto. Existe una carga emocional y un sentido de pertenencia en el habitar este lugar que justifica el arraigo, el arraigo que se

transforma en lucha. Vemos en la movilización comunitaria de los moradores del sector de La Chilena una politización del arraigo, es decir que la organización política viene desde y por la territorialidad. La investigación opta por un enfoque etnográfico basado en el acercamiento a los sujetos locales, sus prácticas cotidianas y sus espacios de lucha.

Palabras clave

Gentrificación, Centro Histórico de Quito, arraigo, resistencia vecinal, derecho a la ciudad.

Abstract

In times of Habitat III, the current study pretends to reveal the actual conflict between the public authority and the residents of Quito Historic Center as a result of an urban project which menaces the permanence in people's habitat. The Embassies Relocation Project contrasts with the residents desire to stay in their homes, to maintain alive the neighborhood memories, the community relationship and their daily practices. Contrasts finally to their exercise of the right to the city. The research aims to analyze the conformation of a neighborhood resistance and to understand the meanings of these resistance and the place entrenchment linked to the relation between place, memory, identity and affect. There is an emotional burden and a sense of belonging that explains the entrenchment, the entrenchment which turns into resistance. We see in La Chilena neighbors' mobilization a politicization of entrenchment, meaning that the political organization comes from and for the territoriality. The research opts to an ethnographic approach based on the proximity to local actors, their daily practices and their spaces of resistance.

Key words

Gentrification, Quito Historic Center, entrenchment, neighborhood resistance, right to the city.

Introducción

El centro histórico de Quito es hoy en día un espacio donde confluyen distintos proyectos de intervención urbana, todos ellos enmarcados dentro de la lógica patrimonialista, cuya funcionalidad encuentra en la “revitalización” el engranaje estratégico para cambiar usos del suelo y así fomentar dinámicas distintas a las lógicas tradicionales de residencia y actividades terciarias a escala local. Ante los oficios y relaciones entre los sujetos patrimoniales, las iniciativas del sector público pretenden posicionar usos institucionales y comerciales como ejes detonantes de una centralidad tradicional que pueda mantener competitividad turística en el ámbito internacional.

También a partir de dispositivos de control y de disciplinamiento social las políticas patrimonialistas generan la segregación y exclusión de los sujetos o prácticas consideradas no patrimoniales, así como procesos de incorporación de territorios populares —ahora “revitalizados”— a recorridos turísticos y del interés del capital.

Para el caso del presente análisis, el sector conocido como La Chilena ha sido objeto de controversia y resistencia vecinal. Por un lado, la notificación por parte de INMOBILIAR¹ donde se emite una “expropiación urgente con ocupación inmediata” hacia algunos/as propietario/as, y que reitera la superioridad del “bien de interés público” sobre el interés particular, en este caso, para consolidar la llegada de embajadas y de la ONU al casco histórico.

Por otro, una reacción ciudadana manifiesta abiertamente su derecho a permanecer en el sector y el derecho a información sobre la naturaleza del proyecto en mención, mediante la organización y conformación de un Comité vecinal que más allá de contrariar la inviabilidad de la intervención urbana, pretende proponer vías distintas donde la permanencia de sus habitantes sea el eje central del acuerdo. En la ciudad

sede de Hábitat III, el hábitat es objeto de disputa.

En este sentido —y aprovechando el contexto de la realización del mayor evento urbano internacional—, la investigación pretende complejizar las acciones públicas “emprendedoras” en el territorio, a partir de la visibilización de un elemento clave en el desarrollo urbano: la gente. Pretende evidenciar la complejidad de los procesos de dislocamiento/reubicación de personas a otros territorios, sus impactos en las vidas personales y en el propio desarrollo urbano de la ciudad como un todo. La investigación propone analizar críticamente la relación construida entre individuo y territorio, y luego evidenciar el hábitat y la vivienda más allá de su materialidad física.

Finalmente, el trabajo trata de pensar la ciudad como un producto social, y pretende contribuir al debate de la producción y reproducción de ciudades socialmente más justas y equitativas, menos desiguales y con mayor calidad de vida, así como lo dispone el principio del Buen Vivir. El asunto urge en las ciudades latinoamericanas, históricamente marcadas por la pobreza y la desigualdad socioespacial.

Partimos de la premisa de que la vivienda o la casa (el hogar) no es simplemente el ensamblaje material y físico, sino el lugar donde se llevan a cabo las emociones y afectos, la construcción de identidad —reconocimiento de uno mismo— y la filiación del hombre con el mundo. Es el lugar de ser, donde habitar implica también pertenecer (Yori, s/f). Según Easthope (2004: 135-136) el espacio se convierte en el hogar cuando se impregna de sentidos y significados. El hogar es finalmente un tipo especial de lugar.

Para ello proponemos la realización de un trabajo etnográfico y de proximidad con los vecinos del Comité “Eugenio de Santa Cruz y Espejo Pro Mejoras del Centro Histórico de Quito, Patrimonio Cultural de la Humanidad”, a fin de identificar las razones y sentidos que justifican la resisten-

1 Inmobiliar es el Servicio de Gestión Inmobiliaria del Sector Público, creada por Decreto Ejecutivo en el año 2008. <http://www.inmobiliar.gob.ec>.

cia en y por el territorio; entender el arraigo al lugar a través de la relación lugar y memoria, lugar y emoción/afecto, lugar e identidad.

Para este trabajo se emplearon técnicas privilegiadas y estratégicas de observación participativa, de cartografía social, grupos focales, entrevistas estructuradas y en profundidad, así como el análisis de los relatos de sus historias de vida, recorridos por el barrio y compartir sus espacios de organización política y lucha.

El trabajo de campo fue extendido en el tiempo, comprendiendo dos momentos distintos de la resistencia vecinal en La Chilena. Su comienzo fue a mediados de 2013, durante el auge del conflicto y la lucha barrial, y se retomó tres años más tarde, a mediados de 2016, pero en otro contexto: el de la paralización de las amenazas de remoción y la consecuente reducción de la resistencia vecinal. Este campo extendido fue fundamental para construir una visión más amplia de todo el fenómeno, desde la euforia y luego de la calma. Para mantener la privacidad de los actores sociales entrevistados, los nombres de los vecinos y vecinas han sido remplazados por nombres ficticios.

Se complementará el análisis etnográfico con un referente contextual que brinde un análisis de la relación entre intervenciones urbanas y el centro histórico de Quito, donde se demuestra un fuerte interés por transformar los espacios en función del mercado y la globalización, adecuando el patrimonio dentro de un engranaje funcionalista y excluyente con los patrones tradicionales de la población residente. El referente contextual específico, a su vez, se enmarca en un escenario general mediante el cual están siendo gestionados los entornos tradicionales de Latinoamérica.

A partir de un método de análisis deductivo, se pretende relacionar lo empírico con la teoría, eligiendo como base teórica principal la geografía crítica del hogar y luego los análisis del habitar y de la cotidianeidad desde Michel de Certeau. Para el caso específico de Quito, se

centra en los estudios sobre patrimonio y memoria, abordados en los trabajos de notables autoras y autores ecuatorianos.

También se realizará un esbozo histórico donde se sitúa la memoria de los habitantes del barrio La Chilena desde un punto de vista narrativo, mediante múltiples denominaciones de un sector que ha sido objeto de transformaciones desde la Colonia. Hasta el presente sigue siendo epicentro de historias y remembranzas, anécdotas que recuerdan un espacio en constante transformación e historias que permiten situar el realismo del pasado en una lucha vecinal por el presente.

El análisis de las rutinas corporales y de la cotidianidad de los vecinos y vecinas de La Chilena –basado en el concepto bourdiano de *habitus*– nos permitirá entender un poco la relación y vínculo de los sujetos con el territorio; la construcción de una idea de mundo y de habitar; así como la influencia de esta relación en las identidades y representaciones de ambos sujetos y territorios.

Además (re)construiremos las narrativas del conflicto y del hábitat, desde las voces de los habitantes, precisamente para dar cuenta de múltiples problemas: el centro histórico como objeto de deseo financiero; lo patrimonial como escudo de exclusión institucional; la ausencia de participación ciudadana; y La Chilena como lugar de tensiones entre Estado, sociedad y capital privado.

Parte de estas tensiones derivan de las intervenciones en el sector, que se enmarcan dentro del Proyecto de Revitalización del Centro Histórico de Quito, aprobado en mayo de 2013².

La Rehabilitación del Centro contempla proyectos emblemáticos y problemáticos como la rehabilitación del expenal García Moreno, la rehabilitación de las zonas del Sena, La Marín y El Tejar, y la Rehabilitación del excolegio Simón Bolívar para la sede de la ONU; este último nos interesa en particular.

2 Dictamen SENPLADES, disponible en http://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/12/Dictamen-de-Prioridad-SENPLADES_aprobaci%C3%B3n-proyecto-CHQ-MIDUVI.pdf.

Tabla 1:
Intervenciones en el Centro Histórico de Quito

Arreglos Institucionales			
Actividad	Tipo de ejecución		Instituciones involucradas
Plaza Dirección de Salud de Pichincha	Directa	-	MIDUVI/INMOBILIAR
Plaza del antiguo edificio del Registro Civil	Directa	-	MIDUVI/INMOBILIAR/SECOB
Pasaje Amador / INNFA	Directa	-	MIDUVI/INMOBILIAR/SECOB
Plaza El Tejar	Indirecta Directa	Convenio	MIDUVI
Re funcionalización de la Marín	Indirecta Directa	Convenio	MIDUVI
Mejoramiento de conectividad de servicios	Indirecta	Convenio	MIDUVI + Empresa Eléctrica Quito
Ministerio de Defensa y parque del Sena	Indirecta Directa	Convenio	MIDUVI + MINISTERIO DE DEFENSA
Ex penal García Moreno	Directa Indirecta	-	MIDUVI
Casas para embajadas	Directa	-	MIDUVI/INMOBILIAR/SECOB
Acompañamiento social	Directa	-	MIDUVI
Edificios para vivienda social	Directa	-	MIDUVI/INMOBILIAR/SECOB
Coordinación del proyecto CHQ	Directa	-	MIDUVI

Fuente: Proyecto Revitalización del Centro Histórico de Quito, Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI).

Estas tensiones finalmente evidencian el conflicto entre dos proyectos distintos y opuestos de ciudad: la ciudad para los negocios y la ciudad para la gente, es decir, la ciudad para la vida misma, la ciudad pensada como espacio de uso y disfrute de sus habitantes y transeúntes. Es importante recordar que la ciudad nunca fue un espacio neutral y ajeno de los grandes intereses.

En palabras de Eduardo Kingman, la ciudad siempre representó esta confluencia de diversas identidades, un juego complejo de “fuerzas de dominación y resistencia” (Kingman, 2012: 31).

Marco conceptual

Derecho a la ciudad

Frente a los distintas y variados abordajes posibles esta investigación centra su base teórica en el concepto lefebvriano de Derecho a la Ciudad; en el análisis del retorno a los centros históricos latinoamericanos y especialmente de la ciudad de Quito; así como en los debates sobre los estudios del hogar (desde la geografía crítica del hogar) y los estudios sobre lo cotidiano.

En la década del sesenta Henri Lefebvre ya denunciaba la ideología urbanística como una estrategia de clase (Lefebvre, 1967: 10). Es decir, que la construcción del espacio urbano y el urbanismo que la acompañó atendían a los intereses y deseos de un poder hegemónico, sea en las primeras ciudades industriales de Londres y París del siglo XIX o también en las actuales ciudades del sur global marcadas por los paisajes emblemáticos de las favelas, barricadas, villas miseria u otras formas de asentamientos humanos precarios. Los territorios no son neutros, y como ya decía Bourdieu, “en una sociedad jerárquica no existe espacio que no esté jerarquizado y no exprese las jerarquías y las distancias sociales” (Bourdieu, 1999: 120). Podría añadirse también distancias culturales, étnicas, económicas y sexuales.

El hábitat siempre ha figurado como una de las más importantes estrategias del urbanismo dominante, centrada en la expulsión de los grupos insolventes de los centros de las ciudades y de otras zonas de interés hacia las periferias cada

vez más lejanas, abriendo espacio para la intervención de los poderes inmobiliarios (Magalhães, 2015: 18).

Y fue en este contexto de espacio jerárquico y jerarquizado que en los años sesenta el derecho a la ciudad surge como un mecanismo de respuesta al propio modelo de desarrollo urbano capitalista, a través del *empowerment* de los ciudadanos, como principales agentes de la transformación social. Nace como un llamamiento al retorno de la vida en la ciudad, de los lugares de simultaneidad y encuentro, “del uso pleno y entero de estos momentos y lugares”, de lo urbano como valor de uso (Magalhães, 2015: 21).

Para David Harvey la creación de nuevas geografías urbanas bajo las necesidades del capitalismo supone siempre desplazamiento y desposesión, fenómeno que el geógrafo llama de “acumulación por desposesión” (Harvey, 2013: 39). En este sentido, los procesos de gentrificación serían la expresión espacial más evidente de las políticas urbanas neoliberales



Fotografía: Alexandr Nemudrov



Los cuatro edificios acogerán a las misiones diplomáticas en el Centro Histórico de Quito. Fuente: El Telégrafo

(Magalhães, 2015: 24). Los desalojos —en sus formas directa y/o indirecta— son presionados por los grandes intereses económicos respaldados por un Estado permisivo al beneficio privado.

Por otro lado, la ciudad también es construida día a día por las relaciones sociales, por lazos afectivos entre individuos y entre individuos y territorio, por el habitar cotidiano, en fin, por la vida urbana misma —“lo urbano” según Lefebvre— que habita este territorio material, como una forma de resistencia y sobrevivencia a la ciudad impuesta por los promotores urbanos (Magalhães, 2015: 16). Es decir que la sociedad no asiste pasiva a la apropiación capitalista de su territorio y desde distintas partes del mundo, en distintos momentos de la historia, los conflictos son trabados en defensa del territorio. En este sentido, el derecho a la ciudad se constituye cada vez más en la consigna urgente por otro tipo de ciudad, diversa y opuesta al modelo de ciudad impuesto por la gestión urbana emprendedora y excluyente de las ciudades latinoamericanas neoliberales.

Dentro de esta lógica de acumulación urbana neoliberal los centros históricos retoman un papel importante en el proyecto capitalista. Asistimos a un “retorno al centro” —ahora “revitalizado”— del capital y de los sectores más altos de la sociedad, a partir de la apropiación espa-

cial del sector inmobiliario y de la consecuente expulsión de los sectores populares, que van reubicándose en las periferias. El centro, según Carrión, se convierte en objeto de deseo (Carrión, 2005).

Sin embargo, todo poder genera resistencia al poder. Y si el poder es ejercido y manifestado sobre el territorio las formas de resistencias también son producidas en y por el territorio. Raúl Zibechi establece una importante relación entre movimientos sociales latinoamericanos y territorio y destaca el arraigo territorial como una de las características comunes de los movimientos sociales en la región (Zibechi, 2003).

Hábitat: “lugar-de-ser”

No obstante, ¿qué es el lugar, el espacio, el territorio? ¿Qué es lo que representa? ¿Cuál es nuestra relación con él? Carlos Mario Yori intenta responder estas preguntas a partir del concepto de Topofilia o teoría del lugar, que consiste en la relación que los seres establecen con el mundo a través de los espacios que habitan (Magalhães, 2015: 34).

El geógrafo chino Yi-Fu Tuan acuñó el término Topofilia a fin de describir los lazos afectivos entre individuos y lugar (Easthope, 2004: 130).

Según Yori, no somos solo seres espaciales sino también espaciadores. “El ser espaciador es el que ‘espacia’, el que habitando ‘abre’ el espacio” (Yori, s/f: 3,9). Es decir que nuestra existencia no es estática, sino que nuestro habitar construye espacio, “espacia”.

La topos (lugar) philia (filiación) o la “teoría del lugar” pretende entender la relación entre ser y estar, que de cualquier forma se manifiesta en el “lugar-de-ser”. De esta forma, “‘habitar’ implicará fundamentalmente ‘pertenecer’, estar afiliado y, por lo mismo, en filiación” (Yori, s/f: 9). Para el autor, la topofilia es nuestra propia existencia, o la forma como la ejercemos, es nuestra naturaleza fundada en una cierta espacialidad, “la que en tal medida hace que la propia existencia tenga lugar” (Yori, s/f: 11). De esta forma, “el sentido de pertenencia es una ‘autoafirmación cultural’, una especie de declaración

de existencia (...), de pertenencia a un determinado sentido de grupo o de colectividad en cuanto tal” (Yori, s/f: 12).

La afiliación a cierto territorio, en ciertos casos y especialmente para las poblaciones de bajos ingresos, es el único recurso –material, simbólico, afectivo– que un individuo llega a poseer durante la vida.

Sobre esta base, un vecindario, un barrio, un distrito, una localidad, un pueblo, una vereda, o una ciudad, se constituyen, muchas veces (en su dimensión tanto social como espacial) en lo único que la mayoría de los habitantes del planeta pueden entrar a atesorar y, de tal suerte, llamar “suyo” (Yori, s/f: 12).

También Rita Segato (2005) se distancia de una visión materialista y reduccionista del es-



Mapeo colectivo, una forma de aprehender las representaciones espaciales.
Fuente: CARTOGRAFÍAS URBANAS - WordPress.com

pacio y define el territorio como el espacio representado y apropiado; la representación social de la sociedad que lo habita, “significante de identidad (personal o colectiva)”. Es más, el territorio es también el “escenario del reconocimiento”, donde nos reconocemos en él; somos representados por él –“es una representación que nos representa”–, “índice que delata dónde estoy, quién soy, a qué ‘nosotros pertenezco’” (Segato, s/f: 75-79).

Home

Según Gieryn “todo lo que estudiamos está territorialmente localizado³” (Gieryn, 2000: 466). En este sentido, el concepto de “lugar” empezó a ganar relieve en los años setenta en el campo de la geografía, proporcionando un importante marco analítico para las relaciones entre humanos y ambiente/mundo externo (Easthope, 2004: 128). El “lugar” es hoy en día un concepto fundamental en las ciencias sociales, puesto que abarca también nociones de comunidad, memoria colectiva, identidad, por citar algunas. Es más, como sostiene Massey, cada lugar es una muestra representativa y única de las relaciones sociales que configuran el espacio social (Massey, 1995: 61 citado por Easthope, 2004: 129).

En esta línea, la identidad es entendida como una construcción tanto interna de la mente (consciencia de sí mismo) como externa, a través de las interacciones del cuerpo con el mundo (consciencia del lugar de uno) (Easthope, 2004: 130).

No hay lugar sin nosotros, pero tampoco hay un nosotros sin lugar (Easthope, 2004: 129). Para Gieryn, el lugar es doblemente construido: físicamente edificado, pero también interpretado, narrado, percibido, sentido, entendido e imaginado (Gieryn, 2000: 465 citada por Easthope, 2004: 129). En la misma línea, Massey y Jess insisten que el espacio físico es siempre interpretado (Massey and Jess 1995: 219, citado por Easthope, 2004: 129). A su vez, Rose utiliza el

término “sentido de lugar” para destacar que los lugares no tienen significado inherente más allá de lo atribuido por los que en ellos habitan. Según la autora, el sentido de lugar se desarrolla a partir de cada aspecto de la experiencia de vida particular (Rose 1995: 88, citada por Easthope, 2004: 130).

Blunt y Dowling reconocen que el sentido de lugar generalmente está marcado por las memorias de la niñez, junto con nuestras experiencias del presente y nuestros sueños del futuro (Blunt y Dowling, 2006: 18). Easthope, por otro lado, interpreta que el sentido de lugar ha estado históricamente vinculado a la identidad, lo que justifica las pasiones y los compromisos de las personas con sus lugares (Easthope, 2004: 131). La identidad, el sentido de nosotros mismos, se constituye en la práctica del habitar.

Sin embargo, ¿Cómo se vincula la identidad al lugar? ¿A través de qué mecanismos concretos se da esta relación?

Heidegger y Casey (2001) defienden que la identidad es influenciada por nuestras relaciones con el mundo exterior. Relaciones que se establecen a través de los cuerpos. El cuerpo sería entonces este mecanismo, este vehículo que nos permite ser y estar en el mundo. Según Casey, “el cuerpo sale a encontrar el mundo y carga las huellas de los lugares que hemos conocido” (Casey 2001: 414 citado por Easthope, 2004: 131).

El compromiso entre ser y estar, entre el yo y el lugar se basa en el conjunto de hábitos y prácticas cotidianas que vamos desarrollando en nuestra experiencia de habitar. Easthope considera el hábito el término medio entre el ser y el lugar, lo que los vincula, los atrapa, los une (Easthope, 2004: 133). Según Anne-Catherine Chardon, el habitar nace de hábitos al mismo tiempo que genera otros (Chardon, 2010: 27).

El hábito –aunque espontáneo– expresa un compromiso con el lugar, afirma Casey (Easthope, 2004: 133). Easthope recuerda a

3 Traducción de *emplaced*.



Casa patrimonial en el Centro Histórico de Quito. Fuente: El Telégrafo

Bourdieu y Wacquant los cuales defienden que la sensación de sentirse en casa se ubica en el lugar donde desarrollamos nuestros hábitos (Easthope, 2004: 133). Young, citada por Blunt y Dowling, considera el hogar como una extensión y expresión de las rutinas corporales (Blunt y Dowling, 2006: 5).

Y es a través de la vivienda que el individuo percibe su compromiso con el mundo. Es por medio de la vivienda, según Moore, que se identifica/reconoce el sentido de ser un ser humano viviendo en el mundo (Moore, 2000: 3). Aunque el hábitat sea entendido en su amplitud, en palabras de Chardon, como todo “un sistema de vida”, la vivienda sigue siendo un elemento principal de esta estructura de habitar (Chardon, 2010: 27).

Para Easthope, el “hogar” es el tipo más significativo de lugar (Easthope, 2004: 128), que “viene siendo tratado como una entidad socio-espacial, psico-espacial y un depósito emocional” (Easthope, 2004: 134). La visión del

hogar como un espacio emotivo ha sido históricamente ignorada por las ciencias sociales y otras áreas del saber.

¿Finalmente qué se entiende por “hogar”? *Home* es un concepto que ha tenido diversas interpretaciones y entendimientos, no ausentes de conflictos y disputas epistemológicas. Espacial, social, psicológico y emotivo son adjetivos comúnmente utilizados para referirse a hogar. Easthope defiende que el hogar no es solamente la estructura física, el ambiente natural o construido, todo lo contrario, un espacio se convierte en hogar cuando se impregna de significados y sentidos (Easthope, 2004: 135).

Prohansky *et al.* consideran que el “hogar” es fundamental en los estudios sobre la identidad, ya que es “el espacio de mayor importancia personal” (Prohansky *et al.*, 1983: 60). Heidegger sostuvo que el hogar es “la localización clave en la cual la unidad espiritual es formada entre humanos y cosas” (Heidegger, 1999: 71). Bachelard observa que el hogar “es un elemento

clave en el desarrollo del sentido de las personas sobre sí mismas como pertenecientes a un lugar” (Bachelard, 1999: 72) (Easthope, 2004: 135).

Según Blunt y Dowling, los geógrafos humanistas consideran el hogar la base para la construcción de la identidad; sin embargo, académicas feministas reiteran que el hogar es el espacio para la producción especialmente de identidades masculinas, ya que dependen más de la experiencia de los hombres que de las mujeres (Rose, 1993). Para Dovey, el término indica una relación especial entre individuos y ambiente, relación a través de la cual los individuos significan su mundo (Blunt y Dowling, 2006: 11). Blunt y Dowling finalmente conceptualizan el hogar más como un proceso de relación con el otro, con el externo, que de separación social (Blunt y Dowling, 2006: 14).

No obstante, el “hogar”, como afirmó Tuan en su libro sobre la Topofilia, puede variar de la escala de la cama a la escala de la nación (Easthope, 2004: 135). Es decir que no está delimitado a un espacio específico, como solemos entender una casa. Depende de lo que sentimos como nuestro hogar. Para Blunt y Dowling, el sentido de pertenencia puede estar conectado, por ejemplo, a la vecindad, a una nación, o incluso a un espacio más allá de la nación (Blunt y Dowling, 2006: 29).

Ralph considera el hogar como el centro profundo de la existencia humana, enfatizando sus aspectos espirituales y existenciales (Moore, 2000: 3); el “irreemplazable centro de significancia” (Blunt y Dowling, 2006: 11). Easthope sintetiza: el hogar es finalmente un tipo especial de lugar, en lo cual vivenciamos fuertes vínculos sociales, psicológicos y emotivos. (Easthope, 2004: 135-136).

Por otro lado, y alejándose un poco del romanticismo construido alrededor de la idea de hogar, Moore llama la atención para la construcción ideal y no real del concepto. El hogar puede ser tanto un local de terror como un lugar de amor. El hogar no es siempre un santuario, un local de protección, de afectos, especialmente para aquellos que se encuentran en posiciones más

vulnerables en las relaciones de poder del contexto doméstico, como las mujeres por ejemplo, las diversidades sexuales y étnicas (Moore, 2000: 6). Para las feministas el hogar también puede ser un espacio de violencia y opresión.

La definición de hogar es compleja e involucra diferentes variables, perspectivas e incluso campos analíticos y epistemológicos. Para Moore, el hogar siempre ha sido objetivado y clasificado bajo variables discretas como la calidad de la casa, niveles de vinculación, satisfacción, entre otros. Cree que es necesario un mayor enfoque en la esencia espiritual, cultural y simbólica del hogar, incluso para abarcar la cara “oculta” del concepto, que incluye las decepciones, los conflictos, subordinaciones y miedos, así como otros tipos de sensaciones y vivencias que también se dan en el ámbito del hogar (Moore, 2000: 7).

Baxter y Brickell dialogan acerca de la construcción (la naturaleza, el cultivo y preservación) y destrucción del hogar. Para los autores la construcción del hogar –*homemaking*– es el objetivo presente en todos los individuos en el proceso de habitar (Baxter y Brickell, 2014: 134). Por otro lado, definen la desconstrucción del hogar –*home unmaking*– como “el proceso precario por el cual los componentes materiales y/o imaginarios del hogar son involuntariamente o deliberadamente, temporal o permanentemente, despojados, dañados o incluso destruidos” (Baxter y Brickell, 2014: 134). El *home unmaking* es un proceso que puede ser resultado tanto de desalojos forzados, guerra, genocidio, desastres naturales, como también de acontecimientos más cotidianos de la vida como salir voluntariamente de casa –por razones de matrimonio o estudios–, la falta de hogar, la violencia doméstica, el robo, y la muerte.

Los autores también llaman la atención por la porosidad de las fronteras domésticas, reconociendo que la destrucción del hogar puede ser influenciada por factores, contextos y fuerzas estructurales externas, como algunos de los nombrados anteriormente, y especialmente para la investigación, las políticas urbanas que implican el desalojo de viviendas, personas y vidas.



Trabajos en el proyecto de revitalización del Centro Histórico de Quito. Fuente: MIDUVI

En este sentido, el proyecto de despojo propuesto para La Chilena –así como para otros sectores del centro histórico en el marco del Proyecto de Revitalización– podría encuadrarse en un caso de *home unmaking*, una vez que se genera la destrucción material, simbólica y afectiva de su hábitat. La “destrucción del hogar” finalmente reconoce que la vida doméstica, en lugar de fija y predecible, es más bien dinámica y variada (Baxter y Brickell, 2014: 135). En muchos casos, este dinamismo es independiente de la voluntad de los habitantes.

Si según Chardon habitar se vincula necesariamente a la noción de construir –construcción de un contexto, de un entorno de vida (Chardon, 2010: 22)–, el *home unmaking* o la destrucción del hogar también implica la destrucción de la vida misma. Es decir que los desplazados deben empezar de cero, ladrillo por ladrillo una nueva existencia.

Es importante tener en consideración que el hogar no existe porque existe, no existe por sí mismo, sino que es construido, creado, entendido, interpretado y apropiado. Construido a partir de relaciones sociales y emocionales. “El hogar es vivido (...) es creado y recreado a través de

las prácticas cotidianas” (Blunt y Dowling, 2006: 23).

Marco contextual

Los centros históricos en Latinoamérica afrontan una fuerte presión por renovar, recualificar y rehabilitar sus espacios en función de la visión hegemónica del mercado y la globalización. Dadas estas circunstancias, los centros fundacionales han adoptado nuevos modelos de gestión, dando un salto de la conservación a la renovación urbana en la búsqueda de la capitalización del suelo urbano patrimonializado. En dicha transformación los centros históricos son objeto de acciones urbanísticas que “desde un sentido nostálgico o de pérdida [los gobiernos] se preocuparon por recuperar hitos o monumentos representativos de lo hispano, lo criollo y lo patricio” (Durán, 2013: 6) como elementos simbólicos que resaltan el orden y la libertad.

De tal modo se están maquillando los centros históricos bajo la configuración terciaria y turística del centro, trabajando por embellecer la arquitectura y dándole una connotación neta-

mente productiva a un espacio que construye su identidad a partir del hábitat.

El caso del centro histórico de la ciudad de Quito, catalogado como Patrimonio Cultural de la Humanidad en el año 1978, no es ajeno a esta realidad. La rehabilitación del centro fue viabilizada, primero, en el Plan Maestro del Centro Histórico (1989-1991) y luego reforzada en el Plan Especial del Centro Histórico (2003), plan que actualmente está vigente.

En este punto es importante una primera aclaración: el Centro Histórico –y en este caso, el Centro Histórico de Quito– es una creación social, política e ideológica, fruto de la estrategia segregadora de las élites locales frente a la intensa migración campo-ciudad experimentada en las primeras décadas del siglo XX. La modernización capitalista, especialmente de ciudades como Quito y Guayaquil, vino acompañada de una igual modernización del campo y de las haciendas, provocando la expulsión de campesinos indígenas hacia las ciudades modernas e “industriales”⁴.

La “toma” del centro burgués por los “chagras”, “cholos” o “longos” –como eran referidos despectivamente por los ciudadanos– produce una nueva estructura urbana de clases marcada por una fuerte conflictividad sociocultural, donde la etnia es un elemento clave. El surgimiento de nuevas identidades transforma la representación subjetiva de la comunidad urbana de este entonces (Bustos, 1992: 165).

Las clases pudientes, viendo amenazadas su hegemonía y pureza social por el nuevo contexto socioeconómico, trazan un plan ideológico y urbanístico de ordenamiento espacial que marcaría para siempre la geografía de Quito. Disimulado por la necesidad del desarrollo moderno, y desde la esfera municipal, la élite capitalina promueve la creación del primer plan de desarrollo urbano de Quito, el llamado Plan Jones Odriozola (1942) que, según Guillermo Bustos, “en su base teórica se establece nítida-



Calle Espejo 1920, Centro Histórico de Quito

damente un proceso de segregación espacial y residencial, el cual confluye con un proyecto de identidad cultural conservador” (Bustos, 1992: 165). En este momento se “funda” el Centro Histórico como un espacio diferenciado simbólicamente y ampliamente aceptado bajo los argumentos de la historia, memoria, identidad y cultura (Bustos, 1992: 166).

El plan busca finalmente atender a la demanda residencial de los sectores medios y altos de la sociedad –basada en la lejanía de este “otro”, de este nuevo actor urbano y culturas indeseados– y prevé la construcción simbólica del centro histórico y el desarrollo de la nueva espacialidad burguesa hacia el norte, bajo una lógica de crecimiento longitudinal. El desarrollo de Quito hacia los extremos norte y sur, más que un crecimiento real, fue más bien una proyección de la élite quiteña (Bustos, 1992: 165, 173).

⁴ Aquí pongo industriales entre comillas porque si es cierto que Quito y Guayaquil, principalmente, tuvieron experiencias industriales no se puede del todo afirmar que fueron sociedades industriales e industrializadas como tal. Existe un fuerte debate sobre la industrialización de las ciudades latinoamericanas, debate que no es objeto de este trabajo.



Casco Colonial. Fuente: UDLA

Es importante resaltar la relación existente entre las intervenciones urbanas de renovación, recualificación o revitalización y la construcción del patrimonio como sistema de representaciones. El discurso patrimonialista legitima —a partir de la evocación de la memoria— acciones muchas veces controversiales en el territorio, como la segregación socioespacial y el desplazamiento. A través de los distintos mecanismos de expulsión de población, las centralidades históricas pasan a convertirse en “museos desprovistos de vida”, patrimonios sin ciudad. Las políticas de construcción de la memoria y del patrimonio se desarrollan paralelamente a las acciones de gentrificación y especulación inmobiliaria, justificando estos procesos (Kingman, 2012: 8-9).

El patrimonio entonces se convierte en el paradigma dominante que dicta los usos posibles de los espacios públicos y de la propia ciudad, no sin generar conflictos y disputas por otras formas de uso y apropiación de estos espacios (Kingman, 2012: 9). Son conflictos inherentes a la contradicción trabada entre la ciudad imaginada por las élites y la ciudad vivida día a día por el habitar.

Según Eduardo Kingman y Ana María Goetschel, debemos “desnaturalizar” el patrimonio como algo que existe en sí, como algo técnico y por lo tanto neutro; algo fuera de contexto y

apolítico (Kingman y Goetschel, 2005: 97). Es decir que lo que aparenta ser simples dinámicas culturales relacionadas con preocupaciones estéticas, en verdad oculta intereses políticos, económicos, ideológicos y —por qué no— sociales. El patrimonio no solo genera políticas sino también ideologías (Kingman y Goetschel, 2005: 103).

En realidad, la noción de patrimonio se relaciona con determinados usos del pasado —lo que Kingman llama de “usos patrimoniales”—, seleccionados por una élite política y económica que decide contar su historia como si fuera la única historia posible y existente. Rosemarie Terán, a su vez, considera el patrimonio como un “colosal esfuerzo de ficción” (Terán, 2014: 11), cuyo conservacionismo, regeneración y promoción —lejos de ser actividades despolitizadas—, más bien “proyectan un tipo específico de memoria pública y su consumo sin controversias” (Terán, 2014: 24). Es decir que el patrimonio se construye a partir de una memoria selectiva de la historia, a veces inventada, a veces mentirosa.

La memoria es “cosificada”, manipulada, convertida en única y homogénea, invisibilizando otras tantas memorias que no merecen ser recordadas, y junto con ellas, comportamientos y valores sociales que deben ser igualmente olvidados y eliminados. Para Kingman y Goetschel el patrimonio contribuye a una “deshistoriación

de la memoria”, “una mirada superficial del pasado y de su relación con el presente”, “la conversión de la memoria en decorado o en espectáculo” (Kingman y Goetschel, 2005: 105). Se podría incluso hablar de una “memoria cínica” (Kingman, 2012: 13). Los autores acrecientan que el patrimonio representa “una visión purificada de la historia que sirve de base a la construcción de identidades y democracias controladas” (Kingman y Goetschel, 2005: 97).

Siguiendo a Kingman, a lo que finalmente estamos asistiendo es a una separación de los espacios y de las vidas considerados patrimoniales y los otros, los llamados “espacios socialmente contaminados” (Kingman, 2012: 9-10). Es la victoria de una imagen del pasado sobre el presente y las formas de vida cotidianas que no repiten la historia contada. La turistificación de la ciudad, que gana fuerza especialmente a partir de la declaratoria del centro histórico de Quito como Patrimonio Cultural de la Humanidad, es el mejor escenario para la imposición y reproducción de la memoria y del patrimonio

oficial. El turismo, según Kingman, convierte el centro en un espacio neutro, un espacio deificado, relacionado con un pasado prehispánico y colonial, “divorciado de la vida real de la gente y de su historia” (Kingman, 2012: 9).

Tanto es así que las políticas patrimoniales incentivan el desplazamiento de prácticas y usos sociales históricos en el centro (como las formas de socialización indígena y popular), a fin de facilitar el desarrollo de una modernización conservadora de los privilegios de este pasado elegido. En este sentido el patrimonio también cumple el papel de mecanismo de diferenciación y exclusión social (Terán, 2014: 11).

El patrimonio inventado como cultura finalmente sienta sus bases en el monumentalismo, de un lado, y en procesos de exclusión urbana, de otro. El patrimonio protege una cultura imaginada e idealizada –congelada y fija–, mientras da las espaldas a la producción cultural real, dinámica y móvil, que se crea y recrea a cada instante en los diversos barrios de la ciudad.



Fotografía: Alexandr Nemudrov

“Al mismo tiempo que se patrimonializa los barrios, se expulsa a sus pobladores” (Kingman, 2012: 12). Sin embargo, la población no asiste pasiva al proceso de museificación de la ciudad y de sus propias vidas; no se calla ante esta nueva conquista de territorio, de la memoria e identidad social, y formas organizativas y resistencias sociales cotidianas; proponen un otro sentido a su propia experiencia de habitar la ciudad. Se instaura, finalmente, la lucha por modelos de ciudad opuestos y diversos: el proyecto de ciudad-mercancía y el proyecto ciudad valor de uso; el proyecto de ciudad para el gran capital o el proyecto de ciudad para la gente.

Los moradores del sector de La Chilena –o barrio Santa Bárbara, como les gusta ser llamados–, así como de otros barrios del centro histórico de Quito, viven y sobreviven a los impactos de la patrimonialización de su territorio, como

la desposesión de sus hogares, de sus identidades, memorias, relaciones sociales, en fin, la desposesión de su propia ciudad y vida urbana.

Frente al proyecto de reubicación de las embajadas en la ciudad histórica –proyecto que “nace de una iniciativa conjunta del Gobierno Nacional⁵ y del Municipio de Quito⁶, y pone en consideración de los embajadores de varios países latinoamericanos y del mundo el enorme esfuerzo de preservación, mantenimiento y potenciación en el que ha entrado el centro histórico de Quito” (www.prensa.quito.gob.ec Revisado el 09 del 2016)– los moradores denuncian la falta de información y participación en los proyectos urbanos que les implica; las constantes presiones ejercidas por agentes públicos para vender y dejar sus casas; el juego de la contrainformación y de presión psicológica que han sufrido. Algunos moradores han



Fotografía: Alexandr Nemudrov

5 Cancillería, representada por el entonces ministro de Relaciones Exteriores Ricardo Patiño; y el MIDUVI, por el ex ministro de Desarrollo Urbano, Pedro Jaramillo.

6 Durante la alcaldía de Augusto Barrera.

negociado y han dejado sus casas. Muchos se han enfermado e incluso fallecido durante el proceso. El antiguo edificio del Colegio Simón Bolívar espera albergar ahora la sede de las Naciones Unidas. Los vecinos temen el impacto de las transformaciones en el barrio. La apuesta que viene siendo repetida a lo largo de la historia patrimonial del centro sólo ha logrado un continuo conflicto con los habitantes, en especial del barrio La Chilena.

Memoria del lugar: espacio construido y espacio practicado

Durante el ejercicio de cartografía social realizado con los vecinos e integrantes del Comité Barrial “Eugenio de Santa Cruz y Espejo Pro Mejoras del Centro Histórico de Quito, Patrimonio Cultural de la Humanidad”⁷ en noviembre de 2013, se dieron a conocer anécdotas, leyendas e historias de vidas mezcladas entre el barrio y la vida particular de sus moradores. Un ejercicio que finalmente refuerza la historia viva del sector, tan presente entre sus habitantes, tan recordada, querida y apropiada. Un barrio que aún vive de sus historias pasadas y presentes, al contrario de los discursos oficialistas que insisten en declarar la “muerte” del lugar. Historias que son suyas, memorias colectivas tan particulares, recuerdos que dan sentido a la permanencia y vivencia en este territorio específico al cual llaman de hogar. El ejercicio de cartografía social fue complementado posteriormente con la realización de grupos focales, entrevistas en profundidad y recorridos por el barrio, casi tres años más tarde.

El mapeo social del barrio empezó con la identificación de las principales calles: Manabí, Olmedo, Benalcázar, Cuenca. Luego se pasó a la identificación de las casas, seguidas siempre por el pronombre posesivo: “mi”, “mi casa”, insistían los vecinos. Casa de Don Rodas, del fallecido Torres, del Tito Romero, Casa del Mote o de los Yépez Bermeo, de la “chiquita de Ota-

valo”, del antiguo médico laborista, la casa de los Castillo. Todas las casas, según los vecinos, son de uso residencial y están actualmente ocupadas, principalmente por sus propietarios y familias.

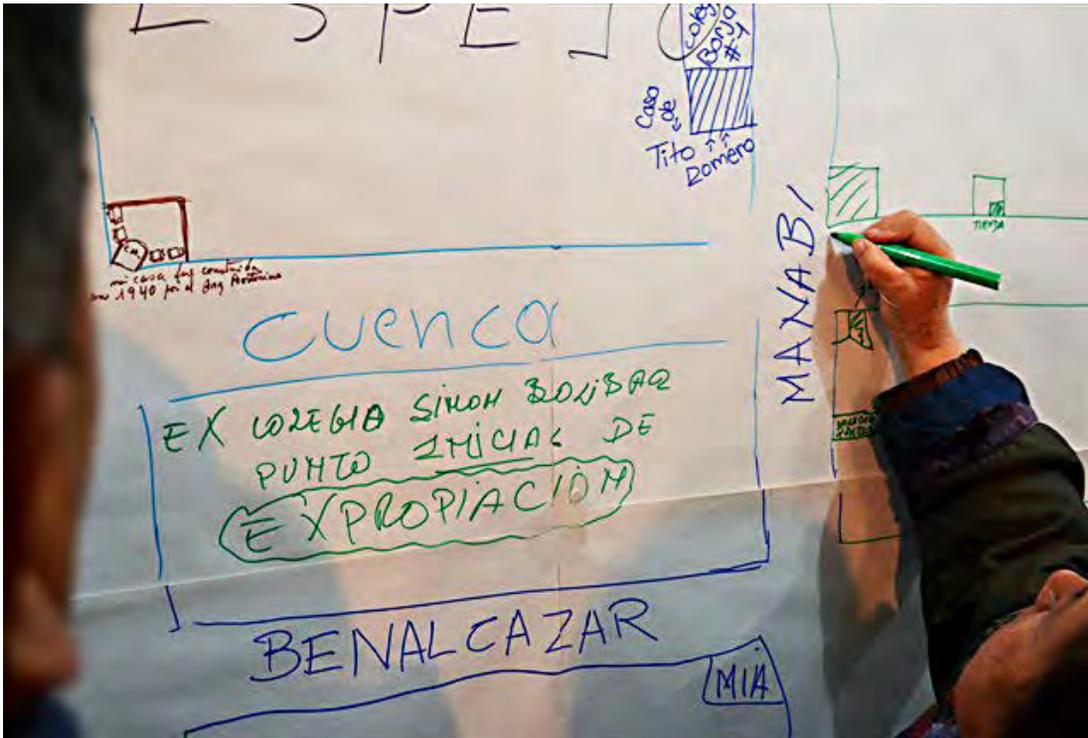
Entre risas iban identificando la “tienda de la chismosa” y la “tienda de las negritas”. “Qué chupadera la tienda de las negritas!”. Identifican también la carnicería y la casa de una antigua modista ya fallecida. La casa de las 37 familias y la casa que funciona como teatro. No tardó en ubicarse el excolegio Simón Bolívar, según una vecina, “el punto de la discordia”. “Porque aquí comenzó todo”, dijo, refiriéndose al comienzo de las expropiaciones en el barrio. “Comienza con el colegio, luego se pasan a nuestras casas”, dice otro vecino.

Entre las múltiples historias contadas, nos llamó la atención la explicación de los vecinos para la denominación de este sector como “La Chilena”. Orgullosamente nos contaron que su nombre está vinculado a la fundación del barrio en 1532, con la llegada de las tropas conquistadoras a cargo de Sebastián de Benalcázar. En ese momento el sector, que fue conocido como “Subida de la Recolección”, albergó las primeras viviendas de todo Quito, las famosas “casas de Benalcázar”.

Cuenta la historia que en el año 1625 llegó a la “Subida de la Recolección” un feliz y próspero matrimonio chileno conformado por dos ilustres criollos. Producto de esa unión nació una niña a la que no tardaron en apodar “La Chilena” dado su origen e incuestionable belleza. Pasaron los años y aquella hermosa niña contrajo nupcias con el pudiente millonario Domingo Lastarria y Bastarrachi. Tiempo después y en un acto irremediable de celos Domingo Lastarria asesina a La Chilena al creer que esta le había sido infiel con un fraile mercedario. “De un fuerte tajo de su espada, don Domingo cortó la cabeza del fraile e inmediatamente atravesó el corazón de la mujer que pensaba le era infiel” (Rodríguez, 2012: 149).

7 Comité conformado en 2013 como respuesta a las amenazas de expropiación por el proyecto de instalación de embajadas en el Centro Histórico. El comité lleva el nombre del independentista Eugenio Espejo, según nos cuenta una vecina. El Comité llegó a tener aproximadamente cien firmas de los vecinos que apoyaban su conformación.

Taller de Cartografía social, noviembre 2013



Fuente: Archivo personal. Ubicación del "punto inicial de discordia". Excolegio Simón Bolívar.

Entre las anécdotas surgió el episodio de la erupción del volcán Pichincha en el año de 1660. La Chilena fue uno de los sectores que más sufrió la fuerza devastadora de la naturaleza por su condición geográfica, puesto que se halla localizado en la parte occidental de la ciudad a orillas de las faldas de dicho volcán. Las lavas ardientes arrasaron con todo a su paso; la ciudad estuvo rodeada por el creciente fuego derretido durante varios días sin que las autoridades pudieran intervenir de un modo más eficaz.

Las historias antiguas del barrio y también del centro histórico de Quito, es decir, las memorias de sus ancestros, son contadas como si hubieron sido vividas por los actuales habitantes, que estaban lejos de haber nacido en la mayoría de ellas. Sin embargo, se apropian de estas historias, historias que les ayudan a tejer vínculos sobre y con el territorio, que les dan sentido a la propia existencia, que les ubica en el mundo, que les dan una identidad: los "descendien-

tes" de la primera población de Quito; "los vecinos" de la bella chilena; los "sobrevivientes" de la erupción del Pichincha. Esa pertenencia e identificación se da incluso en los habitantes migrantes de otras provincias que, no habiendo nacido en Quito, se sienten representados por la historia de los primeros pobladores de la ciudad.

Entre otras historias se destacan el bullicio y la romería de las más de tres mil estudiantes del Colegio Simón Bolívar al momento de entrar y salir de sus jornadas de clases. Y es que este colegio fue uno de los símbolos más destacados en la vida barrial por su imponente arquitectura (10.000 metros cuadrados) y significado para la vida social.

También recuerdan a sus más cercanos exvecinos que vivieron por más de tres o cuatro décadas y que en este momento han fallecido o se han trasladado a otros sectores de Quito. Por ejemplo, la "Carmencita" y la "Glorita" son

unas de las vecinas más antiguas del barrio. Esta última lleva 43 años viviendo en una casa que en un principio perteneció a un cura chulquero, hace más de cien años. Don Fernando, otro vecino, nació al lado de la Iglesia de Santa Bárbara, hace 73 años.

Entre las familias que abandonaron el barrio, por la razón que sea, están los Ayala, los Yépez Bermeo, los Sandoval, los Villa Gómez y los Patiño. Hay también los “sapos”, según una vecina, refiriéndose a los que negociaron la venta de sus casas una vez recibidas las notificaciones de expropiación. Son parte de la memoria del barrio los ebanistas que hacían las guitarras⁸, el frigorífico, la lavandería de La Chilena y los baños de agua caliente, al igual que “Rosita la costurera y el señor Juan “El Tendero” del barrio.

De igual modo, el sector se ha engalanado con la visita y paseo por sus calles de ilustres personajes como los expresidentes Lula da Silva y Hugo Chávez. Otros eventos históricos marcan la historia del barrio, como la muerte de Milton Reyes durante la dictadura de los años setenta —ex presidente de la Federación de Estudiantes Universitarios del Ecuador (FEUE)—, cuyo cuerpo fue encontrado en una quebrada cerca de las calles Imbabura y Babahoyo.

En 1562 fue construida la primera casa de teja de Quito y del Ecuador, y fue en la Iglesia de Santa Bárbara a la que llegó Sucre después de la Batalla del Pichincha: “bajaron entre muertos y heridos a darles las gracias a la virgen de la Merced. Por eso es la patrona de los militares y también de los policías” (Carmen, grupo focal realizado en 20 de agosto de 2016).

La Chilena también es representada como un barrio bohemio. Reducto de importantes músicos y artistas, lugar de serenatas, cantinas y clubes de billar. La melodía de los “pasillos”⁹ ha estado viva en la atmósfera del barrio. Entre los músicos famosos que vivían o aún viven en La Chilena están Carlitos Narváez; Guillermo Rodríguez del Trío Los Embajadores; Pepe Jara-

Taller de Guitarras



Fuente: Archivo personal. La Chilena, recorrido del 2 de septiembre de 2016.

millo, guitarrista de Julio Jaramillo; el cantautor y pianista Segundo Bautista Heriberto Bedoya, integrante del grupo Santa Cecilia; el organista Carlos Rivadeneira, integrante del coro de la Iglesia de la Merced, que sigue tocando en las misas de velorio. Carlos Villalba Soria, “el que formó el clan de teatro del colegio Luciano Andrade de Marín”, también conforma el grupo de artistas del barrio (Don Fernando, entrevista realizada en 2 de septiembre de 2016).

Durante la conversación Don Fernando, orgulloso, enseña su discografía, los artistas que ha mencionado, emocionado, con los discos que hace tiempo no tocaban, marcados por el polvo del tiempo, representantes de la memoria de su vida y del territorio que habita. Mientras habla-

⁸ La actividad sigue siendo realizada, y algunos talleres aún existen en el barrio, aunque en número reducido.

⁹ Género musical de origen colombiano y ecuatoriano, herencia del vals europeo.

ba sonaban los pasillos de Segundo Bautista. “Aquí está, este es de Guillermo Rodríguez que vivía en la casa de mi madre”, encuentra el disco de Guillermo Rodríguez y Los Gatos y nos enseña la dedicatoria: “de su amigo de siempre, Guillermo”. “Tengo del Nelson también, otro gran artista”. “«La lojanita» vivía ahí, venía a grabar en la casa, grababa muchos discos”.

En el barrio también habitaban deportistas reconocidos: uno de la familia Camacho, que ganó el tercer lugar en la Vuelta a la República de automóviles, ganando a Luís Larrea; el “Papico” Vallejo, entrenador de baloncesto; Enrique Camacho, pesista cuyo récord Don Fernando cree que aún no ha sido vencido; Gonzalo Calderón y Pablo Muñoz de la Liga Deportiva de Quito; Mafla, jugador de fútbol de la Universidad Católica; el ingeniero Rivadeneira, campeón de ping-pong. La Chilena incluso tenía un club de fútbol —el Águila de la Chilena— que entrenaba a los niños del sector atrás del cementerio del hermano Miguel, llegando a ser incluso campeón de campeones de los barrios: “Era imbatible”,

recuerda Don Fernando. La Chilena también era lugar de apostadores “famosísimos” como el Cuyo Rojas —el hermano Rojas que no tenía una oreja— que iba al Atahualpa a hacer apuestas por su equipo, el Aucas (Don Fernando, entrevista realizada el 2 de septiembre de 2016).

Hay infinitas familias y personalidades famosas del barrio que los vecinos conocen por el nombre, apellido y la ubicación de la casa, demostrando cierta familiaridad y cercanía entre ellos, aunque sea apenas imaginaria o simbólica. Existe una satisfacción y una reivindicación por pertenecer a un territorio marcado por tantas “glorias” y por tantas personas memorables, hecho que acaba convirtiéndose en la propia historia de vida de los habitantes, en su identidad y en su ser.

La Chilena era la zona del billar. Lugar del señor Rubio, billarista, y de los billares de la Merced, donde los alumnos del colegio San Pedro Pascual se fugaban en sus tardes, alternando con las escapadas hacia el antiguo Teatro Granada,



Fotografía: Alexander Nemudrov

donde se daban películas dos por uno. El inspector del colegio iba a sacar a los chicos de los billares y del cine, se ríe Don Fernando.

Durante las entrevistas realizadas también fueron mencionados los juegos infantiles, recuerdos de los tiempos de niños y niñas que practicaban tanto en los patios internos de las casas como en las calles antes empedradas y libres del tráfico de buses. “Antes se jugaba en la calle. ¡Hasta yo jugaba en la calle!” (Gloria, grupo focal realizado en el 20 de agosto de 2016). Se jugaban la corrida de carros de madera, la perinola, saco de la sogá, la monjita, viudas-solteras-casadas, la rayuela, las corriditas, el pan quemado, así como se quemaban las chamizas para el año nuevo.

En los patios de las grandes casas se entablaban amistades y también romances. Los patios, principalmente de las casas renteras, son recordados como si fueran un espacio público, un lugar de encuentros, de construcción de comunidad, de relaciones familiares y cercanas, realidad que aún persiste en las muchas casas que aún son compartidas. “Había mucha interacción entre los vecinos y los hijos de los vecinos”, comenta Carmen. “Mi hermana más joven se llevaba con los hijos de Ana”, ejemplifica (Carmen, grupo focal realizado en el 20 de agosto de 2016).

Inolvidables son también las fiestas de La Chilena: las fiestas de Quito, los carnavales, la fiesta de la Virgen de la Merced, el año nuevo. Todas ellas celebradas con mucho canelazo. En las fiestas de Quito tocaban las bandas y músicos del barrio; en la calle Chile, en el Diario El Comercio, se presentaban artistas en una especie de teatro y también los “cuentacachos”; había serenatas y baile, así como festejos en la calle Tarquí. En 1999 el Comité de Seguridad de La Chilena, recién conformado, comenzó a organizarse también para celebrar a Quito en el Mote Colonial¹⁰, con campeonatos de Cuarenta y fútbol en la calle. Los vecinos vendían canelazos en las puertas de su casa.

En carnavales se hacían juegos de barrio. Venían desde San Roque a tomar los hidrantes de las esquinas. Se lanzaban cascarones¹¹ y globos a los visitantes, a los que pasaban por las calles y también de ventana a ventana. Se mojaba a las chicas. Tiraban agua de colores. Aquel que más hidrantes tomaba era el ganador, el mejor del carnaval. Según don Fernando aún se juega, pero no como antes. Ahora ya no hay más hidrantes. Los niños antes se conocían de las distintas escuelas del centro histórico —el Cebollar, San Gabriel, San Pedro Pascual, Borja I— (Don Fernando, entrevista realizada en 2 de septiembre de 2016).

El Centro Histórico de Quito es un territorio marcado por la religiosidad. Desde la llegada de los españoles la religión católica ha desempeñado una influencia importante en la ciudad y en la vida de sus habitantes. Durante siglos fue conocida como el “claustro de América” por su gran concentración de iglesias y monasterios, entre ellas la Iglesia de la Compañía de Jesús, Iglesia de Santo Domingo, Iglesia de San Francisco, Iglesia de San Agustín, Iglesia de Santa Bárbara, Iglesia de la Merced, Iglesia del Sargario, la Basílica y la Catedral, solo para citar algunas. En este sentido, las fechas y fiestas religiosas son celebradas no solo en el centro, sino también en toda la ciudad. Las Fiestas de la Virgen de la Merced en septiembre, mayo el mes de María, la Semana Santa en abril, y la misa del gallo, guardián del barrio, el 24 de diciembre, son apenas algunos ejemplos de hitos festivos importantes que aún son realizados en el centro y en La Chilena.

La Chilena es un barrio que posee una materialidad muy característica, marcada por la histórica presencia de las otrora casas multifamiliares aún muy vivas en el presente. Casonas grandes, de patios internos; casas renteras o no, carentes de servicios higiénicos suficientes. Así, la vida y cotidianidad del barrio también se hacía en los espacios de los baños y lavanderías públicos. Las casas antiguas, principalmente las coloniales, no tenían baños, como mucho un

10 Tradicional casa de Mote ubicada en la esquina de las calles Cuenca y Manabí.

11 Huevos de cera.



Interior de la Iglesia de la Compañía. Fotografía: Guillermo Barón Cabut

servicio higiénico, lo que explica el surgimiento de las casas de baños públicos en el barrio. Ana y Gloria afirman haber utilizado este servicio:

Había agua caliente y agua fría. Te daban veinte minutos en el reloj para bañarte. Si te pasabas empezaban a golpearte la puerta. Me acuerdo que toda la gente del barrio ocupaba estos baños. La casa de baños antes era de una familia Ortiz, y antes de la familia Ortiz había sido jardín de infantes (Doña Gloria, grupo focal, 20 de agosto de 2016).

Tampoco en las casas había lavanderías, el agua se cortaba y en las casas renteras, habitadas por muchas familias, siempre había la necesidad de lavar más ropa, por lo que también prosperaron las lavanderías públicas. Estos espacios finalmente eran considerados espacios de encuentro entre vecinos y vecinas, lugar donde se reciclaban las historias y los chismes. Aún existe una —en la esquina de la Imbabura

y Manabí—, hoy de dominio municipal. Según Carmen, ahí se reunían “para lavar su ropa sucia, tipo el Facebook de antes” (risas) (Carmen, grupo focal, realizado en 20 de agosto de 2016).

La Chilena, como barrio histórico, es también representado por la culinaria tradicional y popular quiteña. Los vecinos recuerdan las ricas panaderías y sus productos hechos con manteca de chancho; los motes y moteras, los caldos de patas, de gallina y de vísceras. Las vecinas lamentan que la cultura culinaria del lugar va cediendo espacio a las salchipapas y otras comidas de la “modernidad”.

“Yo me compraba los motes aquí en la casera en frente a la Iglesia de Santa Bárbara”, contesta Gloria. Entre las hipótesis del desaparecimiento de las moteras Carmen sospecha que fue debido a la prohibición municipal¹² de venta de comidas en los zaguanes, lugares antiguos de comercialización de mote. “Hoy en día son

12 Ordenanza 213 del Distrito Metropolitano de Quito.

Lavandería de La Chilena



Fuente: Archivo personal. Recorrido por el barrio, 2 de septiembre de 2016.

las salchipapas, papas fritas. Antes eran los motes”, recuerda Gloria. “Motes con chicharrón, más ricos y nutritivos”, complementa Carmen.

Sin embargo, en el centro, por lo menos, los hábitos culinarios tradicionales aún resisten a la invasión de los *fast-foods* modernos: “Yo como menudos todos los días (risas). Hay una señora que pasa todos los días vendiendo caldo de menudo de chanco. Pasa por aquí, en mi puerta. Entre las 8h00, 8h30” (Doña Gloria, grupo focal realizado el 20 de agosto de 2016).

La Chilena es un lugar de vivienda pero también de trabajo y oficio de muchos de sus moradores. Don Fernando estudió y después fue profesor en los innumerables colegios de la zona hasta retirarse hace un par de años (Colegio San Pedro Pascual, Borja Uno, Colegio Bolivariano, Gabriela Mistral, entre otros). Doña Glorita tuvo toda la vida un consultorio en casa, donde atendía. Carmen ha trabajado durante años como tesorera de una escuela del barrio. Ana trabaja

en casa. Juan tiene una de las tienditas de barrio más conocidas. El señor Antonio, un café. Olga también es dueña de una tienda de variedades y Francisco de su local de comida. La oportunidad comercial del barrio, su posibilidad de subsistencia, fue lo que motivó a algunos de los moradores a instalar sus negocios en el lugar que eligieron para habitar. Muchos moradores tienen un vínculo directo con la actividad comercial de la zona. Francisco y Olga observan que la mayoría del barrio son sus clientes.

El centro es un sector de fácil acceso que permite la visita constante de la familia y de otros parientes. A Don Fernando le visita su hija, que vive al sur con sus dos nietos pequeños. Le visitan para almorzar, jugar en el jardín con el abuelo y aprovechan para resolver asuntos en el centro. Los hijos de Ana almuerzan en su casa, así como el nieto cuando está en clases. Todos los días los nietos de Olga van a su casa después de la escuela, a pasar la tarde con la abuela, hasta que su madre salga del trabajo

para llevarlos a su casa en el norte: “Mis nietos son los más felices aquí, porque juegan en el patio, juegan en la terraza”. Sus hijas también vienen a desayunar por las mañanas, antes de ir al trabajo: “les espero con el desayuno listo”, comenta Olga (entrevista realizada en el 2 de septiembre de 2016). Si no viviesen en el centro quizás no fuese posible establecer esta relación más cercana y cotidiana con otros miembros de la familia que no viven por aquí, pero que igual les queda cerca.

Las referencias históricas de La Chilena nos permiten entender la influencia que tienen las relaciones sociales inscritas en el pasado como forma de representar el presente. Pero relaciones del pasado construidas y apropiadas socialmente, no inventadas o impuestas por una “memoria cínica” (Kingman, 2012: 13). Se trata de un puente que une dos puntos finitos distantes, es decir, el “antes” y el “ahora”, desde la dimensión de las representaciones urbanas. Los ejercicios desarrollados con los/as vecinos/as del sector revelan esa conexión temporal y simbólica en un contexto actual de conflictos y luchas permanentes por la apropiación de sus espacios. En este caso, de un conjunto de voces que se condensan en un solo mensaje —“no expropiación del centro”—, que proclama la significación de un barrio vivido, el entorno que por años y generaciones ha sido epicentro de peleas y alegrías, fiestas y velorios, juegos y oficios, coqueteos, serenatas, y un abanico de prácticas vecinales que no pueden verse mediante mapas oficiales. Estas “narrativas del lugar” develan la forma de significar la experiencia urbana, la cual tiene como elemento central al individuo y la relación que establece con el “vivir” y “sentir” de sus espacios.

Estas narrativas y representaciones del espacio coinciden con ciertos atributos teóricos que han sido planteados por Michel de Certeau (de Certeau, 2007) quien ubica la experiencia cotidiana en el “espacio practicado”. Este espacio no es el resultado de las estrategias político-administrativas para regular las pautas de la vida urbana sino un escenario donde los sujetos se apropian de la vida pública sin tener que recurrir a los resultados de las acciones institucionales. Dicho de otra forma, esta vida urbana tiene un

sentido desde la práctica y el lenguaje. Esta aplicación tiene la siguiente significación: la lengua es el propio sistema urbano y el habla es el caminar. El sistema urbano no está sujeto a las políticas institucionales sino más bien a la dimensión otorgada a la construcción social (de Certeau, 2007).

De modo que el espacio es un lugar vivido y practicado; es un intercambio líquido de significaciones en el lugar, donde “todo relato es un relato de viaje, una práctica del espacio” (de Certeau, 2007: 128). En el caminar —más allá de la construcción y representación del espacio— se construye también el ser, su sentido de existencia, su relación con el mundo, su identidad. Don Fernando, por ejemplo, no es apenas Fernando. Es Fernando, vecino de Guillermo Rodríguez y Nelson Bautista, jugador de fútbol del equipo Águila de La Chilena, donde también entrenaban Mafla, Gonzalo Calderón y Pablo Muñoz; es heredero de la casa donde la “lojanita” grababa sus discos, donde vivían ebanistas; es alumno de toda la vida del San Pedro Pascual; es el niño que jugaba en los patios de las casas, que participaba en las corridas de carros de madera, que se escapaba a los billares de la Merced y que tiraba cascarones de las ventanas en carnavales. Es el señor que hoy en día frecuenta las misas de las distintas iglesias del centro histórico, que los sábados viste su traje y presenta a los artistas en la Casa de los Artistas. La identidad de uno, así como lo dice Easthope (2004: 130), es también construida externamente a través de nuestra interacción con el mundo, interacción que se da principalmente a través de los espacios que habitamos.

Frente a los mapeos turísticos que promueven los destinos internacionales y los mapas oficiales que tematizan la vida cotidiana y la reproducción del patrimonio genérico (Andrade, 2009) se ubican otros tipos de cartografías y de espacios producidos y construidos. Son esas operaciones de carácter colectivo lo que genera un espacio practicado, un texto. Un sistema de símbolos que dota al espacio un sentido dinámico, vivo y constante de significaciones de la vida urbana, ya sea a través de las prácticas o a través de los encuentros cotidianos, y que dotan a los ciudadanos de herramientas útiles



Fotografía: Alexandr Nemudrov

para contrariar los discursos oficiales (sustentados bajo ideas higienistas o del deterioro, inseguridad o vaciamiento poblacional) y proponer otro centro histórico, el de los espacios contruidos y escritos por sus propios habitantes.

Hábitos

Según Casey, el lugar y el ser se construyen y se activan uno al otro, es decir que el lugar es un elemento fundamental en la composición de los sentidos de uno mismo. Ser y lugar son esenciales para la existencia de uno y de otro. “No existe lugar sin el ser, y tampoco un ser sin lugar” (Casey, 2001: 406). De la misma forma, y según el mismo autor, la identidad no es simplemente una cuestión de consciencia de sí mismo, sino también una consciencia del lugar (Casey, 2001: 405-406). Sin embargo, ¿qué vincula y une ser y lugar? Como hemos visto anteriormente, los hábitos son considerados el término medio entre el ser y el lugar, lo que nos vincula y une a un territorio específico (Eastho-

pe, 2004: 133). A través de los hábitos nos comprometemos con el territorio, construimos un habitar (Chardon, 2010: 27). Nos sentimos en casa en el lugar donde desarrollamos nuestros hábitos, nuestras rutinas corporales (Easthope, 2004: 133; Blunt y Dowling, 2006: 5).

El cuerpo y su caminar (hábitos) son finalmente el vehículo que nos permite ser y estar en el mundo (Easthope, 2004: 133). El ser es entonces constituido por hábitos que se desarrollan tanto física como psíquicamente en lugares específicos. Intencionado o improvisado, el hábito es siempre una experiencia vivida en un lugar específico, que incorpora las regularidades, costumbres e historias inherentes a estos lugares. Es decir que, según Casey, el hábito vincula tiempo y espacio, geografía e historia (Casey, 2001: 409-411). Los hábitos son finalmente comportamientos corporales concretos, que expresan el compromiso con un “lugar llamado mundo” (Casey, 2001: 412).

Es cierto que el concepto de *habitus* inaugurado por Pierre Bourdieu es mucho más complejo



Fotografía: Alexandr Nemudrov

que las meras rutinas corporales y cotidianas analizadas en este estudio. Por una limitación de tiempo y enfoque, la investigación opta por un ejercicio superficial y experimental de análisis de los “hábitos” cotidianos de los moradores del sector La Chilena a fin de comprender mejor su vínculo con este territorio que llaman hogar.

El breve ejercicio de analizar las rutinas corporales y cotidianas de los moradores de La Chilena, si bien no nos permite adentrar a fondo el estudio de la identidad, nos permite visualizar el vínculo y compromiso real y concreto de los moradores con este territorio, su relación con él, con el mundo, y la influencia del territorio en la forma de vivir de los moradores. La Chilena no es solo el territorio donde se ubica la casa, estructura física, sino también el lugar donde se desarrollan las actividades económicas, las actividades físicas y de entretenimiento, las actividades espirituales, las actividades cotidianas de mercado, las relaciones familiares y de amistad o vecindad. Es el lugar de la memoria de las familias, de los tiempos de niños y niñas, lugar donde uno ha crecido, vivido y decidido quedar-

se. El cambio o traslado de una casa no es meramente físico, sino es más bien como migrar de una vida a otra, diferente de la anterior. Migrar en este sentido significa cambiar también todas las prácticas cotidianas, las relaciones, las fuentes de renta e ingresos, el propio cuerpo y el sentido del mundo.

La espiritualidad del centro histórico, por ejemplo, ha influenciado en la propia espiritualidad de la vida particular de cada morador, ha incentivado el desarrollo del *habitus* de frecuentar iglesias y misas, y así también ha influenciado en su forma de ver y vivir el mundo, a través de esa espiritualidad. Se puede pensar que la costumbre y las ofertas del lugar influyen la costumbre de los habitantes, como por ejemplo el gusto por las comidas típicas representadas por los mote y caldos.

La propia configuración del lugar lleva al desarrollo de hábitos, como el de caminar, el gusto por los ejercicios físicos y la aversión a vivir la ciudad de forma motorizada. La centralidad de La Chilena también permite una forma de vivir

la vida con mucha cercanía familiar. La materialidad de las casas permite el desarrollo de formas de entretenimiento y reunión específicas, como los asados y las meditaciones en la terraza. Todas estas referencias permiten a los vecinos y vecinas tener una visión de mundo específica, en este caso, más espiritual, más activa físicamente y más familiar.

Narrativas del conflicto

Volviendo a Fernando Carrión, “el centro histórico es el espacio público por excelencia de la ciudad, el elemento fundamental de la integración social y de la estructuración de la ciudad” (Carrión, 2010: 31). No por menos este territorio específico y fundamental genera disputas entre los distintos “deseos” e intereses en su uso y goce. La ciudad, y especialmente su centro, siempre fue objeto de intervención a favor de las diversas reestructuraciones del capital a lo largo de nuestra historia urbana. Para los centros históricos, y en especial los latinoamericanos, se desarrolla un modelo de política urbana sostenido por los valores –o al menos por los discursos– patrimoniales, históricos y culturales que finalmente tienen como objetivo promover la ciudad como espacio atractivo a los negocios.

Como las formas de vida populares preexistentes en el centro no encajan en la “estética espacial de carácter atractivo y competitivo” (Mocetzuma, 2016: 7) construida por el discurso patrimonial, la política urbana y sus proyectos de “revitalización”, “renovación” o “recualificación”, no raras veces vienen asociados y seguidos de desplazamientos de población, de costumbres, culturas y memorias, lo que la academia desde mediados de los años sesenta insiste en llamar “gentrificación”. La gentrificación se configura finalmente como uno de los importantes mecanismos de dominación de clase en tiempos de neoliberalismo. Sin embargo, como todo poder genera resistencia al poder (Amorós, 2011) las resistencias vecinales y otras luchas urbanas irrumpen en la defensa de sus territorios.

En La Chilena las políticas urbanas priorizan el uso institucional de las casas históricas –para

la instalación de embajadas– en detrimento del hábitat popular. La secuela de este proceso es la generación de un vacío de sociedad (Carrión, 2010), un vacío en la memoria, de espacio público y de ciudadanía. De tal modo La Chilena se convierte en un lugar de tensiones entre el Estado, la sociedad y el sector privado. Pero al final ¿quiénes son los que disputan el sector de La Chilena? De un lado los vecinos, residentes y comerciantes locales que defienden el centro como un espacio de hábitat, de convivencia, de la cotidianeidad y del espacio público. Por otro lado, se encuentran las fuerzas privadas externas que imponen un proyecto de reconquista y privatización de lugar (Carrión, 2010).

Este enfoque neoliberal ha llevado al vaciamiento social paulatino del hábitat de quienes viven en La Chilena. Se han presentado procesos de expropiación bajo el amparo legal de la utilidad pública, vulnerando el derecho a la vivienda y al hábitat previstos constitucionalmente. El Proyecto de Embajadas, considerado de interés público, se sobrepone a los diversos proyectos de vida del sector. Bajo la legitimidad de este interés superior desde 2012-2013 se siente la implementación de un proyecto considerado antidemocrático por los vecinos debido a la ausencia de información, participación, diálogo y transparencia.

No nos participaron del proyecto, nosotros nos enteramos por la vecindad que comenzó a pedir auxilio que les ha llegado las notificaciones de expropiación. Comenzaron los rumores. Nunca hubo una conversación, ni un pedido de criterio para ver si esto de veras valía la pena o no (...) nosotros éramos los dueños, se suponía que somos dueños legales con papeles, con escrituras, con todo. ¿Porque nos quieren desalojar de las cosas que son de uno? (Doña Gloria, entrevista realizada en diciembre de 2013).

El proyecto de Embajadas solo llegó a ser conocido por los vecinos dos años después del recibimiento de las notificaciones de expropiación de las casas: “En junio de 2015 fue la primera vez que nos enseñaron el proyecto, antes no sabíamos nada” (Carmen, grupo focal realizado el 20 de agosto de 2016). Gloria acrecienta,



Remodelación Casa ONU. Barrio La Chilena. Fotografía: Karla Hurtado

“Solo sabíamos que nos iban a expropiar las casas” (Gloria, grupo focal realizado en 20 de agosto de 2016).

Está presente en los discursos de los moradores un sentimiento de injusticia de tales medidas públicas y la reivindicación al derecho a esta vivienda y a esta ciudad, hábitats construidos siempre con mucho esfuerzo, desde las manos y sudor de sus habitantes populares que nunca tuvieron cualquier apoyo público. Los procesos de remoción –muchas veces repetidos en la historia de vida de los grupos más vulnerables– recuerdan al pobre o al “casi pobre” los espacios a que están destinados a habitar en la ciudad.

Según los vecinos y vecinas, la mayoría de las casas fueron compradas con mucho sacrificio, lo mismo que heredadas. Todos los moradores relatan haber gastado mucho tiempo y dinero en sus innumerables reformas, readecuaciones

y mantenimiento de estas casas antiguas y “patrimoniales”¹³. Este sacrificio, esta entrega, también son parte de la construcción simbólica y afectiva del habitar. Así es como doña Gloria expresa el proceso de cómo adquirió su vivienda:

Esta casa no es que yo heredé, ni fue fácil adquirirla. Esta casa es de sacrificio mío y de mi hermana de más de veinte años. Les voy a conversar otra anécdota de la compra de la casa: (...) Yo no sabía qué hacer, de dónde sacar la plata, me voy a donde mi otro cuñado, me hizo llorar delante de él, ¡tres días, no exagero! Para prestarme los tres millones de sucres... por eso digo, esta casa a mí no me cuesta dinero, ¡me cuesta lágrimas! (Doña Gloria, entrevista realizada en diciembre del 2013).

A mí me tocó arreglar todo. Restaurar, conservando lo mismo, solo que haciendo viable, porque los pisos ya no servían, los techos estaban hecho pedazos, me tocó cambiar las

¹³ Aquí me refiero a los costes de manutención de las casas bajo las normativas y reglas inherentes a inmuebles patrimoniales.

tejas, cambiamos techo, piso, todo. Hicimos de nuevo las paredes, en un recubrimiento que me salió bien carito. Fue una inversión enorme porque la casa se cae, una casita vieja. (Olga, entrevista realizada el 20 de septiembre de 2016).

Conversando con don Juan “el tendero”, vimos lo explícitos que están estos conflictos desde que el Municipio hizo público el proyecto de las embajadas. Don Juancito –como le dicen algunos vecinos– es arrendatario hace más de 30 años de una tienda en el sector, donde vive desde este tiempo con su familia. A menudo recuerda otros tiempos del centro histórico. “Aquí todos saben que soy Juan” (Entrevista a don Juan, diciembre de 2013).

Originario del cantón Latacunga en la provincia de Cotopaxi, don Juan llegó a la ciudad capital hace 60 años, a la Ronda, antes de ser desplazado por el proyecto de “revitalización”. El tendero presenta otro problema asociado al vaciamiento social del centro histórico: el aumento de la violencia. Según él en el centro no hay más vida, muchos ya se fueron y muchos otros se irán con este nuevo proyecto. El vaciamiento social es visto por el tendero como uno de los puntos problemáticos que el proyecto de renovación urbana dejará para el sector. La construcción de embajadas y de otras institucionalidades solo levanta muros desconectados con la realidad local, provocando un ambiente aún más “desértico”, especialmente durante las noches y los fines de semana. También comenta que su tienda antes quedaba abierta hasta las 22h00 de la noche. Hoy, con miedo y con falta de clientes, cierra entre las 19h00 y 20h00. Aunque no es miembro del comité “Eugenio Espejo” don Juan ve problemático el proyecto de revitalización, pues resalta lo difícil que sería conseguir un empleo o dedicarse a otra actividad si los llegaran a expropiar: “En mi edad a buscar en otro lado a comenzar a trabajar... tendré que irme a vender en las calles, en la plaza del teatro, en la plaza grande viéndole al presidente los lunes, en el cambio de guardia (risas)”, comenta.

Junto al derecho a la vivienda también se ve afectado el derecho al trabajo, este último incluso parte del primero. La desposesión no solo afecta la propiedad de los residentes, sino sus condiciones integrales de hábitat. “Es un daño que nos quieren hacer, es que nos quieren sacar de nuestro hábitat, de nuestro sacrificio, de nuestro de medio de trabajo, porque todito este sector es comercial, muchas familias viven del trabajo de sus almacenes” (Don Juan, entrevista realizada en diciembre de 2013).

Los impactos del proyecto ya son sentidos con la expropiación del antiguo Colegio Simón Bolívar. Los vecinos y vecinas denuncian el aumento de la sensación de inseguridad por la ausencia del movimiento de las más de 3.000 alumnas, así como los cambios en los comercios y negocios locales que sobrevivían del consumo de este público.

“El barrio se está muriendo” se apena Gloria (grupo focal realizado en 20 de agosto de 2016). “¡Eran nuestras vecinas, pues! Era el grupo que hacía bulla, el grupo con el que venía la gente. Todas las papelerías, los negocios, comercios, las papas fritas, salchipapas, lo que sea, se perjudicaron. Eran 3.500 alumnas” (Carmen, grupo focal realizado en 20 de agosto de 2016).

El proceso de expropiación de las viviendas promovido por el Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI) a estas familias está circunscrito al plan “García Moreno”¹⁴ y hace parte del Proyecto de Revitalización Centro Histórico de Quito. Este proyecto se ampara en una especie de esquema octogonal que pretende dar solución a problemas de inseguridad, redes de servicios, delincuencia, saneamiento, deterioro del espacio, accesibilidad, movilidad y de equipamientos urbanos (MIDUVI, 2013: 02). Una de las primeras propuestas fue el “Plan de Reubicación y Modernización del comercio de minoristas del Centro Histórico” –primero en 2000 y luego en 2013– en cuyos contenidos parece haber puntos de inflexión con el actual enfoque de revitalización del centro.

14 El proyecto contempla cuatro ejes de equipamiento en sus distintas fases (García Moreno, Guayaquil, Mejía y 24 de Mayo). La versión pública del proyecto está en la página oficial del MIDUVI.

Esta visión de transformación de los espacios rompe con las relaciones que han construido por más de cincuenta años las familias de La Chilena. El proceso de expropiación implica que el MIDUVI inicia un proceso administrativo donde declara de “interés público” las viviendas del sector (Eje García Moreno) y emite cartas de expropiación a cada una de las familias a través del Servicio de Gestión Inmobiliaria del Sector Público, denominado Inmobiliar. Esta institución convoca a cada una de las familias a aceptar la oferta por un monto de dinero según el avalúo catastral que ellos mismos realizan en cada una de las viviendas, so pena de entrar a otros procesos civiles, administrativos y penales.

En este momento, a partir de la recepción de las primeras cartas de expropiación, los vecinos de La Chilena se reúnen y en 2013 conforman el Comité Barrial “Eugenio de Santa Cruz y Espejo Pro Mejoras del Centro Histórico de Quito, Patrimonio Cultural de la Humanidad”, apoyado en más de 100 firmas. Debido a la urgencia y

gravedad del tema, los vecinos se reunían inicialmente todos los miércoles y sábados a fin de conocer un poco más el proceso y el proyecto, develar los rumores y formar una resistencia por la permanencia en sus hogares.

Las denuncias presentadas por el comité de vecinos a las distintas instancias municipales han permitido revertir los procesos de expropiación de seis de las once casas, por lo menos hasta la fecha, que supuestamente serán destinadas a las embajadas de México, Honduras, El Salvador, Venezuela, Francia y Palestina (MIDUVI, 2013: 38). Sin embargo, la organización vecinal no llegó a tiempo de evitar la expropiación de cinco casas y del ex colegio Simón Bolívar. En el perímetro comprendido de 1,2 kilómetros se encuentran alrededor de 29 casas familiares y multifamiliares a expropiar, que contienen los locales de pequeños comerciantes, habitaciones de arriendo y un sin fin de espacios y jardines que forman parte de la memoria colectiva del sector. Las elecciones de febrero de 2014



Fotografía: Alexandr Nemudrov

y el cambio de alcaldía han frenado el proyecto de revitalización y las expropiaciones en el barrio, que ahora son vinculadas directamente a la responsabilidad del MIDUVI.

Principalmente, a través de manifiestos públicos, cartas y luego reuniones con algunas de las entidades responsables en este proceso – como la UNESCO, el MIDUVI, el INPC¹⁵ entre otras– el Comité expresa claramente su oposición al Proyecto de Embajadas y exigen la garantía de que ninguna casa más del sector sea expropiada en función del proyecto. Denuncian la intención de elitización del centro histórico y el privilegio de su uso institucional y turístico. Exigen además informaciones sobre el proyecto completo y sobre los estudios de impacto social, económico y cultural ya requeridos en otros momentos y nunca entregados. También exigen conocer la maqueta y los planes de reforma que serán realizadas en el antiguo colegio, así como la información permanente sobre los avances del proyecto.

Denuncian, además, que desde la expropiación del Colegio Simón Bolívar el edificio se encuentra en desuso, esperando su deterioro físico y su daño histórico, por la negación de su vocación original educativa. Del mismo modo, las casas expropiadas alrededor del antiguo colegio y apropiadas por el MIDUVI, una vez abandonadas, están siendo ocupadas por personas ajenas al barrio y “perjudicando la tranquilidad de los moradores del sector” (Comité, carta al MIDUVI, septiembre de 2015).

Con la llegada de las embajadas La Chilena se convierte en una zona especial en favor del personal político-administrativo y los vecinos temen la militarización y control del espacio, así como otras interferencias en la cotidianidad de la vida del barrio. “Nosotros no tenemos acceso a nada de este edificio y tampoco se va a poder andar tranquilamente por la acera, porque te van a estar vigilando. Todo será una muralla, la salida y entrada de los vehículos” (Doña Gloria, grupo focal realizado el 20 de agosto de 2016). Los vecinos han trabado duras luchas con el MIDUVI. Actualmente, y como resultado de la

calma pública respeto al tema, los vecinos y el comité ya no se reúnen más y poco se habla del asunto, excepto en los encuentros esporádicos por las calles del barrio, cuando se preguntan si saben de alguna novedad. Hasta ahí está la resistencia de La Chilena en este momento. Se nota además un cansancio en la lucha, así como un miedo de que retorne toda la “pesadilla” de las expropiaciones.

Dentro del proyecto mayor de rehabilitación del centro histórico, los impactos y transformaciones en el barrio ya son notados, principalmente los que se refieren a la elitización del sector. Por ejemplo, en la instalación del restaurante en la plazoleta Benalcázar y del Hotel Carlota, en la esquina de las calles Benalcázar y Mejía, solo para citar algunos. Finalmente, los vecinos y vecinas reiteran que no están en contra de los proyectos de mejoras del centro y de su barrio. Sí, ellos quieren la mejora de su territorio y creen que mucho puede ser hecho –especialmente en temas de seguridad, recolección de basura, tráfico de vehículos y otros– pero con la condición de que puedan permanecer en sus hogares, de que sean beneficiarios de estas mejoras, es decir, de que sean parte del proyecto de “rehabilitación”.

Conclusión

El análisis del conflicto entre los vecinos y vecinas de La Chilena y el poder público –representado especialmente por el MIDUVI–, desde las voces y percepciones de estos habitantes, confirma la hipótesis del desarrollo de un urbanismo clasista y excluyente, de un proyecto urbano “moderno” que sienta sus bases en la estrategia de la segregación socio espacial a fin de recuperar la zona central para la acumulación urbana. En este sentido, la construcción ideológica y política de un Centro Histórico Patrimonio Cultural de la Humanidad es fundamental para legitimar el proyecto de rehabilitación que más que rehabilitar deshabita, despoja, trasforma, elitiza e institucionaliza un territorio históricamente volcado a la función residencial y comercial.

15 Instituto Nacional de Patrimonio Cultural del Ecuador.

Los proyectos de rehabilitación generalmente proponen un cambio en el uso del suelo y de la propia función de los territorios.

En el estudio desarrollado es muy evidente la propuesta de institucionalización y turistificación de un barrio tradicionalmente de usos y funciones residenciales y comerciales, a través del desplazamiento de todo lo que no se encaja en el ideal de “estética atractiva”, como las comidas en los zaguanes, las moteras, las tienditas de barrio, el bullicio de las más de 3.000 alumnas, las celebraciones populares, ciertos tipos de vivienda, personas, hábitos y valores. Es decir que la historia viva y practicada va siendo remplazada por una historia inventada por la élite nacional.

Los cambios en los usos del territorio y en la vida misma del centro histórico no son naturales, sino más bien orquestados por un aparato normativo público que objetiva el ocultamiento e invisibilización de las formas de vida popular y tradicional en el centro, mecanismo de expulsión de población ya no representada y representante de este territorio cambiado. El centro histórico, como dice Kingman, se convierte en “museos desprovistos de vida”.

El proyecto de embajadas, aunque paralizado, ya impacta en la vida de los moradores de La Chilena. La expropiación del Colegio Simón Bolívar ha provocado la “muerte” —así como dice Gloria— del comercio local, de las papeleñas y de las caseritas que vendían “choclitos con pedacitos de chancho”, así como un mayor vaciamiento de este espacio, dando lugar al aumento de la inseguridad en el sector. Los vecinos temen que el traslado de las embajadas siga estimulando el vaciamiento a través de la construcción de una ciudad murada que separa “los de adentro” de “los de afuera”, temen una mayor militarización y control del barrio en función de la seguridad del personal diplomático así como el control y “criminalización” de las prácticas locales y su remplazo más acorde con el perfil de los nuevos “vecinos”: servicios más “pelucones”.

El cambio en el barrio es resultado de estas constantes intervenciones en las formas de ha-

bitar de la gente. Además de los fines (transformaciones en el barrio y los desalojos directos o indirectos), los vecinos y vecinas de La Chilena se contraponen también al modo (medio) de la implementación del proyecto: ausencia de información y participación vecinal tanto en la elaboración y ejecución de un proyecto totalmente impuesto. Comparten igualmente sentimientos de injusticia por lo histórico de vida en el barrio y las adquisiciones de viviendas, marcadas siempre por mucho sacrificio. Sentimientos de injusticia por propiedades y vidas “robadas” por la acción estatal.

El sacrificio en la compra, construcción/reforma y mantenimiento de la casa es apenas una de las razones mencionadas para permanecer, entre las cuales también se encuentran los beneficios de la centralidad (cercanía, conectividad, acceso); por la materialidad de las casas “históricas” (mayor espacio, presencia de patios y terrazas); la historia y memoria del barrio —que se mezcla con la historia y memoria de la vida particular de los habitantes —; los hábitos, culturas y formas de vida (el caminar, la culinaria, la religiosidad, el comercio callejero); los sentimientos y afectos vinculados con este habitar; las relaciones con los vecinos y la sensación de estar en comunidad; razones económicas y vínculos comerciales (bajo costo de vida y las posibilidades de generar ingreso); y también la falta de una alternativa de vivienda mejor. Las razones para permanecer, enumeradas por los habitantes, sostienen la idea de hogar defendida por la geografía crítica, es decir, el hogar considerado el lugar donde se desarrollan las emociones y afectos, el reconocimiento de uno mismo y su filiación con el mundo. El hogar es finalmente el lugar de ser, donde habitar implica también pertenecer (Yori, 2007; Segato, 2005; Moore, 2000; Blunt y Dowling, 2006; Tuan, 1972).

En este sentido, el derecho a la vivienda se convierte en un derecho humano fundamental al propio desarrollo del ser, de la sociedad y de la ciudad, y no debe ser menospreciado por los hacedores de políticas. Por lo cual es necesario complejizar los procesos de desplazamiento de población, no solo por el impacto en la vida de las personas (cambio de hábitos y costumbres, ruptura de vínculos familiares y de vecindad;

cuestiones económicas y comerciales) sino también en el propio barrio y ciudad.

La remoción de casas y vidas, en este sentido, debe ser el último recurso posible en el desarrollo urbano, y en caso de serlo, debe ser acompañado de la participación protagónica de la población afectada a fin de generar un proceso más democrático, justo y con alternativas

verdaderamente satisfactorias a los pobladores y pobladoras. Finalmente, así como Lefebvre y Harvey, creo que la consigna y lucha por el derecho a la ciudad es el camino para una mejor forma de vida urbana y luego para la transformación social. Sin embargo, como dice Harvey, “el derecho a la ciudad no es un regalo, necesita ser tomado por el movimiento político” (Harvey, 2013). 

Bibliografía

- Amorós, Miguel. 2011. “Luchas urbanas y lucha de clases”. Ponencia presentada en II Jornadas Libertarias de Cartagena, 13 de mayo.
- Andrade, Xavier. 2009. “Más ciudad, menos ciudadanía: Renovación urbana y aniquilación del espacio público en Guayaquil” en *La Selecta Cooperativa Cultural* (Versión digital).
- Baxter, Richard y Brickell, Katherine. 2014. “For home unmaking” en *Home Cultures* (Londres), Vol. 11.
- Blunt, Alison y Dowling, Robyn. 2006. *Home* (Abingdon: Routledge).
- Bourdieu, Pierre. 1999. “Efectos de lugar”. En Pierre Bourdieu (comp.) *La miseria del mundo* (Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica).
- Bustos, Guillermo. 1992. “Quito en la transición: actores colectivos e identidades culturales urbanas (1920-1950)”. En Municipio de Quito (comp.) *Enfoques y Estudios. Quito a través de la historia* (Quito: Junta de Andalucía).
- Brickell, Katherine. 2012. “‘Mapping’ and ‘doing’ critical geographies of home” en *Progress in Human Geography* Vol. 36, N.º 2.
- Carrión, Fernando. 2005. *El centro histórico como objeto de deseo. Regeneración y revitalización urbana en la Américas: hacia un Estado estable* (Quito: Flacso-Ecuador).
- _____. 2010. *El laberinto de las centralidades históricas en América Latina* (Quito: Ministerio de Cultura).
- Casey, Edward S. 2001. “Body, Self and Landscape. A Geophilosophical Inquire into the Place-World”. En Paul C. Adams, Steven D. Hoelscher, Karen E. Till (comps.) *Textures of Place: Exploring Humanist Geographies* (Londres: University of Minnesota Press).
- Chardon, Anne-Catherine. 2010. “Reasentar un hábitat vulnerable. Teoría versus praxis” en *Revista Invi* (Santiago) Vol. 25, N.º 70.
- De Certeau, Michel. 2007. *La invención de lo cotidiano* (México: Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente y Universidad Iberoamericana) Vol. 1.
- Durán, Lucia. 2013. “Del Barrio a la Calle: el caso de la Calle de la Ronda”. Ponencia presentada en el Foro Habitar el Patrimonio, Quito.
- Easthope, Hazel. 2004. “A place called home” en *Housing, Theory and Society* Vol. 21.
- Gieryn, Thomas. 2000. “A Space for Place in Sociology” en *Annual Review of Sociology* (Palo Alto, CA) Vol. 26.
- Harvey, David. 2008. “El derecho a la ciudad” en *New Left Review* (Londres) N.º 53.
- _____. 2013. *Ciudades Rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana* (Salamanca: Akal).
- _____. 2013. “A liberdade da cidade”. En Carlos Vainer (comp.) *Cidades Rebeldes. Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil* (São Paulo: Boitempo).

- Kingman, Eduardo y Goetschel, Ana María. 2005). "El patrimonio como dispositivo disciplinario y la banalización de la memoria: una lectura histórica desde los Andes". En Fernando Carrión y Lisa Hanley (comps.) *La política de identidad urbana: patrimonio y memoria en el sistema democrático* (Quito: Flacso-Ecuador).
- Kingman, Eduardo. 2012. *San Roque: indígenas urbanos, seguridad y patrimonio* (Quito: Flacso-Ecuador).
- Lefebvre, Henri. 1967. *El derecho a la Ciudad* (Barcelona: Ed. Península).
- Magalhães, Lina Paula Machado. 2015. "Megaeven- tos, grandes proyectos y resistencias vecinales. La disputa por el derecho a la ciudad en Río de Janeiro", Tesis de Maestría, Quito.
- Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda de Ecuador – MIDUVI. 2013. "Proyecto de Revitalización Centro Histórico de Quito". Disponible en: www.habitatyvivienda.gob.ec
- Moore, Jeanne. 2000. "Placing home in context" en *Journal of Environmental Psychology* Vol. 20 N.º 3.
- Moctezuma, Vicente. 2016. "Multidimensión y Heterogeneidad en el fenómeno del desplazamiento en la gentrificación. Una aproximación teórica desde el proceso actual en el centro histórico de la ciudad de México". Madrid: Contested Cities Working Paper.
- Rodríguez Valencia, Luis. (s/f). "Una historia de Quito" en *Revista Afese* (Quito) N.º 56.
- Rose, Gillian. 1993. *Feminism and Geography: The Limits of Geographical Knowledge* (Cambridge: Polity).
- Segato, Rita Laura. 2005. "En busca de un léxico para teorizar la experiencia territorial contemporánea". En Carlo Emilio Piazzini (comp.) *(Des)Territorialidades y (No) lugares: Procesos de configuración y transformación social del espacio* (Medellín: INER – Instituto de Estudios Regionales, Universidad de Antioquia / Hombre Nuevo Editores).
- Terán, Rosemarie. 2014. "Repensar el patrimonio: el caso del Centro Histórico de Quito" en *Revista del Patrimonio Cultural del Ecuador* (Quito) N.º 5.
- Yori, Carlos Mario. 2007. "El concepto de Topofilia entendido como teoría del lugar". La ciudad pensada. Barrio Taller n. 12, <http://www.barriotaller.org.co/publicaciones.htm> (visitado en Julio 20 de 2014).
- Zibechi, Raúl. 2003. "Los movimientos sociales latinoamericanos: tendencias y desafíos" en OSAL. Buenos Aires: CLACSO) N.º 9.
- Prensa Quito
http://prensa.quito.gob.ec/Noticias/news_user_view/cancilleria_miduvi_y_municipio_invitan_a_embajadas_a_ubicarse_en_el_centro_historico-9101

Perfil logístico de Quito*

Daniel Merchán*

- * El autor agradece el patrocinio del Instituto de la Ciudad para la realización del presente estudio. Agradezco también a Grace López, investigadora del Instituto de la Ciudad, por su continua retroalimentación a lo largo del estudio y por facilitar la información pertinente a la ciudad de Quito. Así mismo, expreso mi gratitud a Matthias Winkenbach, Edgar Blanco, Eva Ponce, Sergio Caballero, Yin Jin Lee y André Alho, investigadores del Laboratorio de Logística en Mega-ciudades, por sus múltiples sugerencias y contribuciones para los distintos análisis presentados en este reporte.
- * Investigador en el Laboratorio de Logística en Mega-ciudades del Centro de Transporte y Logística del Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT). Ingeniero Industrial en la Universidad San Francisco de Quito. Se encuentra completando su Doctorado en Logística en MIT.

Resumen

Se presenta un estudio base para el desarrollo de una política integral de movilidad de carga para la ciudad de Quito. Tomando como referencia la metodología *Mejores Ciudades para la Logística* se plantea una categorización logística de la ciudad, en base a variables demográficas, económicas y de infraestructura vial, y utilizando técnicas estadísticas como el análisis de componentes principales y de agrupamiento. Se identificaron ocho categorías de zonas urbanas, de las cuales dos son particularmente importantes por sus altos niveles de densidad comercial: el Centro Histórico y el distrito de entretenimiento conformado por las zonas de la Mariscal y la Floresta. Con base en estos resultados, y luego de analizar el estado actual de la política pública en logística urbana en la ciudad, se plantean algunas recomendaciones considerando las necesidades de cada categoría logística y tomando como referencia buenas prácticas de logística urbana observadas en distintas ciudades.

El presente estudio buscar aportar al desarrollo de un sistema de movilidad de carga competitivo y sostenible, regulado por instrumentos efectivos y pertinentes, y facilitado por soluciones de infraestructura suficientes.

Palabras clave

Logística, movilidad, planificación urbana.

Abstract

This paper introduces a fundamental study to inform the development of a comprehensive urban freight plan for the city of Quito. Based upon the *better cities for logistics* methodology, this paper presents a clustering of urban areas using a set demographic, economic and road-network infrastructure variables relevant for logistics planning. Eight clusters were identified, two of which are particularly important due to the major levels of commercial and residential density observed: the city center and the entertainment district. Given these results, and after analyzing the current state of the urban freight policy in the city, this paper presents a set of policy recommendations tailored to the needs of each cluster and leveraging well-known urban logistics good practices. This study's ultimate objective entails supporting the development proper regulatory frameworks and sustainable urban freight plans.

Key words

Logistic, mobility, urban planification.

Introducción

Al año 2012, 52.6% de la población mundial residía en espacios urbanos. Las proyecciones sugieren que hasta el año 2030 las ciudades albergarán cerca del 60% de dichos espacios (Naciones Unidas, 2014). En promedio, la población urbana mundial crece anualmente en 65 millones. Este fenómeno es particularmente complejo en economías emergentes. En el año 2012 la población urbana correspondía al 79% de los habitantes del mundo en desarrollo y se estima que esta cifra alcanzará el 85% hasta el año 2030 (Blanco & Fransoo, 2013). Adicionalmente, de acuerdo con proyecciones del Instituto Global McKinsey, en los próximos 20 años 21 de las 25 megaciudades en el mundo estarán localizadas en economías emergentes (Dobbs, y otros 2011).

El crecimiento poblacional urbano se traduce directamente en un incremento en la demanda de productos y servicios y, consecuentemente, de las actividades logísticas necesarias para su adecuado aprovisionamiento. Sin embargo, a medida que las ciudades crecen, dichas operaciones logísticas deben llevarse a cabo en infraestructuras altamente congestionadas, particularmente en las redes viales y de estacionamientos. Estas condiciones complejas de operación generalmente dan como resultado un empeoramiento en los niveles de tráfico, ruido y polución para la ciudad, y restan competitividad a las operaciones logísticas y actividades comerciales relacionadas. Si bien la movilidad de carga representa solamente entre un 10% y 20% del tráfico en la ciudad, genera cantidades desproporcionadas de impactos en la congestión vehicular, contaminación ambiental y seguridad vial (Blanco, 2014).

El rol fundamental del transporte de carga en la vida y la economía urbana, así como la complejidad de sus impactos, obligan a que sea cuidadosamente considerado en los planes de movilidad. Lamentablemente esto no ha sucedido en la mayoría de ciudades. Existen varios argumentos que explican esta brecha en la planificación, particularmente relacionados a las visiones actuales de desarrollo sustentable y la

evidente priorización del transporte de pasajeros. Sin embargo, dicha brecha puede resolverse con información y herramientas que permitan incorporar adecuadamente las necesidades del transporte de carga en el diseño de soluciones integrales de movilidad.

En el presente proyecto de investigación se plantea un estudio base para la ciudad de Quito, que permita caracterizar las distintas zonas de la ciudad desde la perspectiva de la movilidad de carga o logística urbana. Utilizando datos censales y una serie de herramientas analíticas este estudio permitirá generar una categorización de zonas urbanas que presenten características logísticas similares, permitiendo así focalizar y adaptar las decisiones de política pública a las particularidades de cada zona.

1. Una brecha en la planificación urbana

A pesar de la importancia del transporte de carga en el funcionamiento y la economía de las ciudades, la logística urbana ha sido escasamente considerada en los planes de movilidad y desarrollo urbano (Dablanc, Freight Transport for Development Toolkit: Urban Freight 2009). Como resultado, los proveedores de servicios logísticos generalmente implementan soluciones *ad-hoc* para operar en entornos urbanos cada vez más complejos. Estas soluciones provisionales han permitido un continuo abastecimiento de productos para satisfacer las necesidades de la población. Sin embargo, éstas no necesariamente favorecen a la reducción sistémica de la congestión vehicular y tienden a implementarse sin mayor coordinación con las instancias de regulación y planeación.

Por otra parte, el alcance de las regulaciones respecto a movilidad de carga, al menos en América Latina, generalmente se ha limitado a restringir la circulación de vehículos de carga, sin mayores soluciones complementarias (MIT Megacity Logistics Lab 2015). En la ciudad de Quito, por ejemplo, la ordenanza municipal N°. 147 vigente desde el año 2005, establece restricciones de circulación de acuerdo al tipo de vehículo y tipo de vía. No obstante, no se han



Flujo de carga pesada en Quito. Fuentes: El Comercio y El Universo

generado mecanismos de incentivos para, por ejemplo, fomentar el uso de vehículos de carga más amigables con el medio ambiente; o soluciones sistémicas de infraestructura, como bahías de carga/descarga, para facilitar la ejecución de operaciones logísticas y minimizar el impacto al tráfico vehicular y peatonal. En el Centro Histórico de Quito existen únicamente seis bahías de carga/descarga para los cerca de 5.500 establecimientos comerciales y de expendio de alimentos, que además, por limitacio-

nes de ubicación, cobertura, capacidad y control, no pueden ser adecuadamente utilizadas por los vehículos de carga.

Se han sugerido varias razones por las cuales el sector logístico ha recibido poca atención en los planes de movilidad y desarrollo urbano, a pesar de su importancia económica y social. Por obvias razones, los esfuerzos de movilidad se han enfocado en el transporte de pasajeros, particularmente en el aumento de la capacidad



Figura 1: Un vehículo particular utilizando una bahía de carga/descarga en el Centro Histórico, a pesar de la restricción. Fuente: Córdova, Merchán y Torres 2014

de transporte público e infraestructura, como medidas para alivianar el tráfico vehicular y mejorar la calidad de vida en las ciudades.

Adicionalmente, tanto las raíces estéticas del urbanismo (Hall y Hesse 2013), así como las tendencias actuales de desarrollo sustentable, no favorecen la adecuada consideración de ciertas actividades industriales, como el transporte de mercancía, por considerarlas poco amigables con el medioambiente. (Berke, Godschalk y Kaiser 2006) (Dablan, 2007).

Existe también un conflicto entre las visiones actuales de desarrollo sustentable que privilegian la movilidad peatonal y la naturaleza de los sistemas logísticos, que privilegian la eficiencia operativa y la utilización de vehículos de mayor capacidad que reducen el costo unitario de transporte (Blanco, 2014). A esto se suma la tradicional estructura funcional en la mayoría de órganos de planificación municipal, que generalmente no han promovido el trabajo interdisci-

plinario entre áreas técnicas; por ejemplo entre las áreas de desarrollo industrial y de transporte, con el fin de generar soluciones sistémicas (Knoflacher 2001).

1.1 Complejidad del sistema de logística urbana

Parte de la razón del limitado desarrollo de la política pública en logística urbana tiene también que ver con su elevado grado de complejidad, por dos razones fundamentales: 1) la gran cantidad (y fragmentación) de actores que conforman el sistema —establecimientos comerciales, fabricantes, operadores logísticos, proveedores y consumidores—; y 2) la variedad de características urbanas presentes a lo largo de una ciudad (Blanco, 2014). Esto obliga a focalizar las soluciones a cada tipo de zona urbana, de acuerdo a sus características urbanas y a la dinámica comercial prevalente en el sector.



Centro comercial Quicentro Sur. Fuente: Quicentro Sur

1.2 Herramientas para análisis y decisiones en política pública de logística urbana

En los últimos años los responsables de la planificación urbana han empezado a brindar mayor atención a los desafíos logísticos en las ciudades. Sin embargo, no necesariamente han contado con la información y herramientas adecuadas para hacerlo (Dablanc, 2007). Por su parte, la literatura especializada ha señalado, de manera extensiva, la necesidad de abordar esta brecha (Dablanc, 2009) (Macario, Galelo y Martins 2008), pero pocas herramientas prácticas se han generado para facilitar este proceso.

El uso de técnicas analíticas para el análisis de soluciones en logística urbana no es reciente. Por ejemplo, existe un amplio desarrollo en modelos de estimación de número de operaciones de carga/descarga en zonas urbanas y su relación con los distintos usos del suelo (Holguín-Veras, y otros 2012). Adicionalmente, se han desarrollado también modelos de optimización para informar el diseño de redes de distribución de última milla (Crainic, Ricciardi

y Storchi 2004). Por otra parte, se ha publicado una serie de reportes sintetizando buenas prácticas, junto con recomendaciones para la política pública (Dablanc 2011) (Dablanc 2009). Si bien dichos reportes proveen importantes aprendizajes respecto a potenciales soluciones, carecen de técnicas de análisis para evaluar las condiciones urbanas en las cuales debería aplicarse cada propuesta.

1.3 La metodología Mejores Ciudades para la Logística

Considerando el vacío en la literatura especializada antes descrito, una reciente investigación liderada por el autor de este documento en el Laboratorio de Logística en Mega-ciudades del MIT, plantea una metodología que incluye tres niveles distintos de análisis para poder identificar las soluciones y políticas públicas más adecuadas, en función de los perfiles y las necesidades de distintas zonas dentro de una ciudad. Esta metodología se ha denominado Mejores Ciudades para la Logística (figura 2) y sus niveles de análisis se describen a continuación.

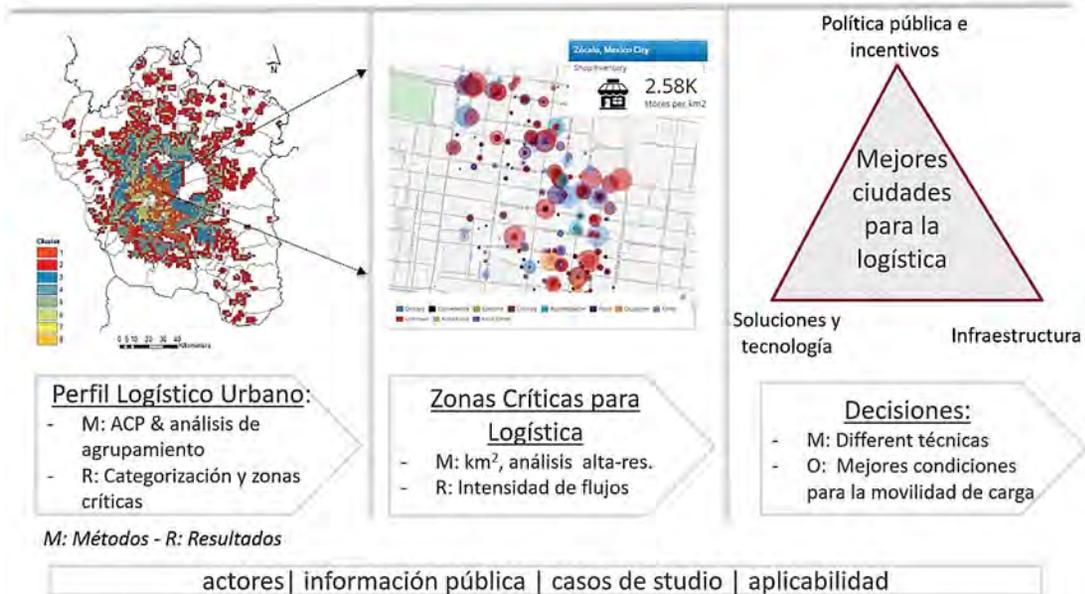


Figura 2: Ilustración de la metodología Mejores Ciudades para la Logística con un ejemplo de Ciudad de México. Fuente: MIT Megacity Logistics Lab.

1.3.1 Nivel 1: Perfil logístico urbano

En este primer nivel de análisis se buscar agrupar las distintas zonas de la ciudad en función de múltiples variables que capturan características de densidad poblacional, niveles de actividad comercial e industrial y capacidad de la infraestructura vial. La selección de estas variables se dio con base en estudios exploratorios previos, en los cuales se pudo concluir que se trata de las características urbanas que tienen mayor impacto en la generación de flujos logísticos en la ciudad (MIT Megacity Logistics Lab 2015).

La metodología sugiere establecer la unidad de análisis espacial a un kilómetro cuadrado, para garantizar un adecuado equilibrio entre una adecuada resolución en los datos y procesamiento eficiente de la información.

Para generar la categorización (o *clusters*) de zonas urbanas con base en las variables antes descritas, se emplean dos técnicas estadísticas de manera secuencial: el análisis de componentes principales (ACP) y el método de agrupamiento k-medias (*k-means clustering*).

1.3.1.1 Análisis de componentes principales

El propósito de este análisis es identificar las principales fuentes de variabilidad (componentes principales) entre variables potencialmente correlacionadas (Grus 2015). Cabe recalcar que en este estudio se describe un kilómetro cuadrado mediante una combinación de once variables. En general, contar con un alto número de variables ayuda a incrementar los niveles de resolución, pero así mismo aumenta la complejidad del análisis y la interpretación estadística de resultados. Adicionalmente, por la naturaleza propia de los datos, existe una alta posibilidad de que las variables presenten ciertos niveles de correlación positiva o negativa: una zona con alto nivel de densidad poblacional posiblemente también exhiba un alto número de establecimientos minoristas y un bajo número de establecimientos de manufactura. Para el análisis de agrupamiento más transparente es

preferible separar los datos correlacionados, lo cual se logra también a través de PCA.

En resumen, este tipo de análisis permite agrupar todas las variables o dimensiones de un conjunto de datos en componentes principales, para facilitar los análisis subsiguientes. En cuanto a la forma de cálculo, los componentes principales vienen dados por los *eigenvalores* o valores propios de la matriz de covarianza de los datos (Grus 2015).

1.3.1.2 Método de agrupamiento k-medias

Se trata de una técnica de agrupamiento de observaciones (en este caso cada kilómetro cuadrado de una ciudad) en base a los valores obtenidos para los componentes principales. Cada categoría reúne observaciones que comparten ciertas características o similitudes, de acuerdo a los valores de sus variables o componentes principales. Por ejemplo, dos zonas urbanas con niveles similares de actividad comercial y densidad poblacional muy posiblemente pertenezcan al mismo clúster.

El método k-medias es una de las técnicas más comunes de agrupamiento y los define en base a la minimización de la distancia cuadrática media entre las observaciones y un valor representativo para cada agrupamiento (Grus 2015).

Como resultado de la aplicación del análisis de componentes principales y, subsecuentemente, del análisis de agrupamiento k-medias, se generarán categorías o clústeres de logística urbana, que constituyen el perfil logístico de la ciudad. Cada kilómetro cuadrado de la ciudad se deberá a uno de estos agrupamientos. Dependiendo de la ciudad, el número de agrupamientos normalmente oscila entre cinco y diez (MIT Megacity Logistics Lab 2015).

1.3.2 Nivel 2: Análisis de zonas críticas

A pesar de que el análisis en detalle de zonas críticas se encuentra fuera del alcance del presente estudio, se incluye esta sección para po-

der brindar una descripción completa de la metodología Mejores Ciudades para la Logística.

Como resultado del análisis de agrupamiento ciertos clústeres pueden presentar características sumamente particulares, que los hacen significativamente diferentes de cualquier otro agrupamiento. Este sería el caso, por ejemplo, de un centro histórico: los niveles de población, densidad comercial y el tipo de infraestructura difícilmente se repiten en otras partes de la ciudad.

Por tanto, considerando la particularidad de este tipo de zonas, se planteó un segundo nivel de análisis mediante el cual se recolecte y analice información específica de la zona. El tipo de información recolectada en este segundo nivel incluye: el tamaño de los establecimientos comerciales, la proporción de las distintas actividades minoristas, la duración de las operaciones de carga/descarga en la zona, etc.

Para este segundo nivel de análisis, el Laboratorio de Logística en Mega-ciudades ha desarrollado una herramienta denominada “km2” (figura 3), que permite capturar, analizar y visualizar información logística para dichas zonas críticas. Para mayores detalles respecto del análisis de zonas críticas, puede referirse a Merchán, Blanco, y Bateman (2015).

1.3.3 Nivel 3: Definición de soluciones

El propósito de este tercer nivel de análisis es identificar las soluciones operacionales, de infraestructura y de política pública más adecuadas para cada clúster y zona crítica. En términos generales, los resultados de este proceso de análisis permitirán relacionar las soluciones de movilidad de carga, como aquellas descritas en el *Manual de Buenas Prácticas Logísticas para Autoridades* (Dablanc 2011), a las condiciones poblacionales, comerciales y de infraestructura específicas de cada ciudad y zona urbana.

2. Motivación y Objetivos

A través de este proyecto, se pretende llevar a cabo el primer nivel de análisis de la metodología en cuestión, para la ciudad de Quito. La presente investigación busca generar una caracterización de la ciudad con base en su perfil poblacional, económico y de infraestructura, en el marco de un estudio base que permita identificar categorías de zonas urbanas que comparten condiciones y necesidades relativas a la movilidad de carga. Con esto se puede generar recomendaciones preliminares de soluciones y análisis posteriores. Específicamente, el proyecto busca:

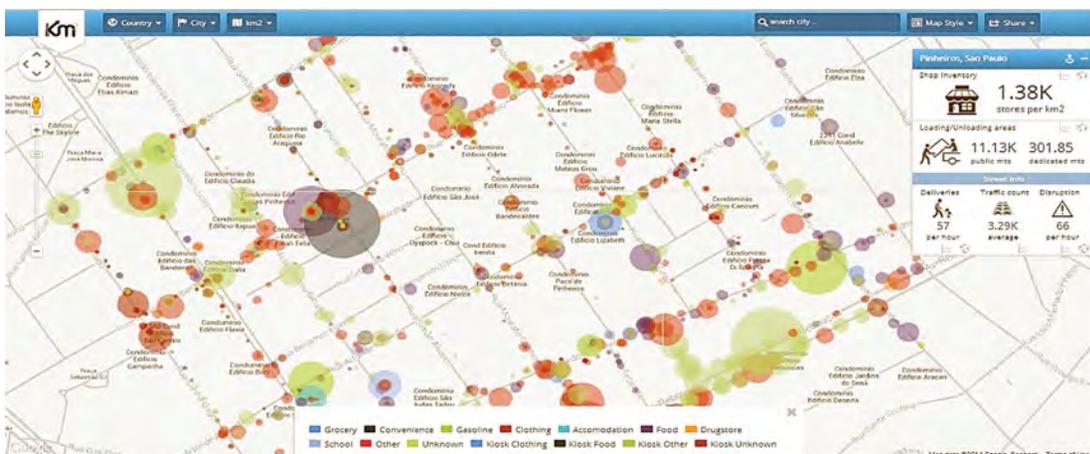


Figura 3: Ilustración de la zona comercial de Pinheiros en Sao Paulo, en la plataforma km2. Fuente: MIT Megacity Logistics Lab.



Centro financiero y comercial norte de Quito. Fuente: eltelegrafo.com.ec

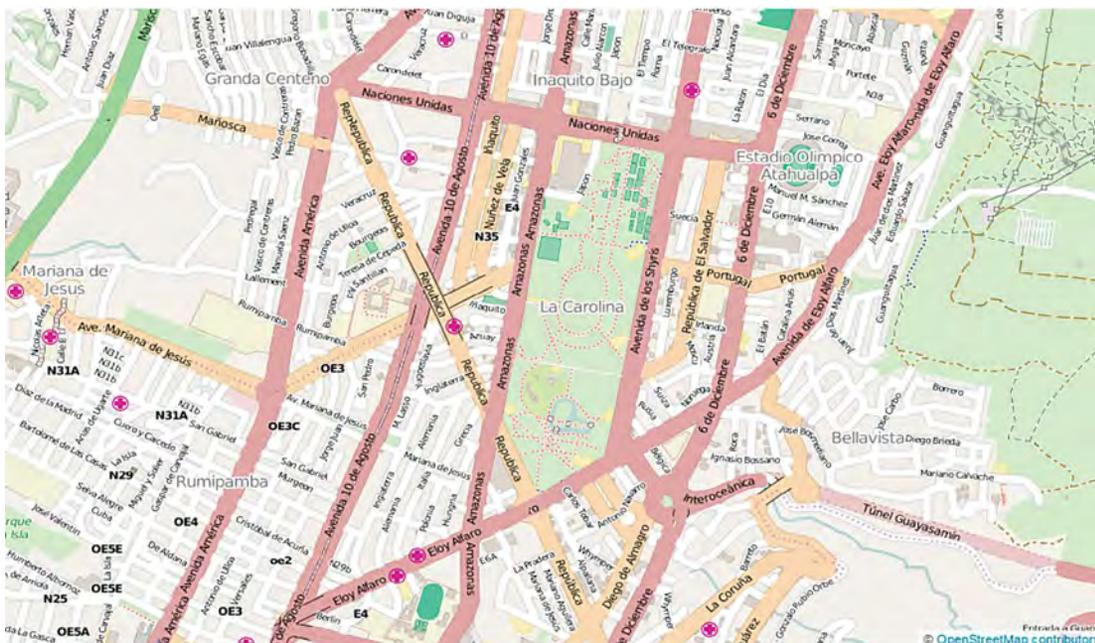


Figura 5: Segmento del mapa vial disponible en OpenStreetMaps. La alta resolución en cuanto al tipo de vías facilita la cuantificación de la capacidad vial.

- Número de establecimientos, como medida de la intensidad y concentración de una determinada actividad en el sector.
- Número de empleados, como medida del volumen de la actividad económica.

La información de economía urbana se la obtuvo a nivel de parroquia, por lo que debió ser distribuida a nivel de kilómetro cuadrado. Para ello se consideraron los límites parroquiales así como la densidad poblacional por kilómetro cuadrado para generar una distribución ponderada.

2.1.3 Infraestructura

Para la información de estructura vial, se tomó como fuente de información la plataforma abierta *OpenStreetMap*. Se eligió esta plataforma por el nivel de detalle de infraestructura vial disponible (figura 5), por ejemplo en tipología de vías, superior a la información cartográfica facilitada por el INEC o el Instituto de la Ciudad.

En particular, se obtuvieron dos variables de infraestructura vial por cada km² bajo análisis:

- Capacidad vial: cuantifica la capacidad de circulación de los flujos vehiculares y se obtiene al sumar la longitud total de cada tipo de vía (autopista, secundaria, residencial, etc.) por su correspondiente factor de capacidad (MIT Megacity Logistics Lab 2015).
- Densidad vial: cuantifica el número de intersecciones viales en cada km², como indicador de la disponibilidad de vías para circulación.

2.1.4 Resultado final del procesamiento de información

Como resultado de la fase de levantamiento y procesamiento de información se obtuvo la matriz de variables para cada uno de los kilómetros cuadrados analizados. Dichas variables se resumen en la Tabla 1.

Tabla 1:
Variables consideradas por kilómetro cuadrado

Categoría	Variables
Población	Número de habitantes
Economía	Número de establecimientos – Manufactura
Urbana	Número de establecimientos – Comercio al por mayor y menor
	Número de establecimientos – Hospedaje, restaurantes y expendio de bebidas
	Número de establecimientos – Servicios
	Número de empleados – Manufactura
	Número de empleados – Comercio al por mayor y menor
	Número de empleados – Hospedaje, restaurantes y expendio de bebidas
	Número de empleados – Servicios
Infraestructura	Capacidad vial
	Densidad vial

2.2 Análisis estadístico

2.2.1 Análisis de componentes principales

Una vez obtenidos los valores de las once variables bajo estudio para cada kilómetro cuadrado se procedió a realizar un análisis de componentes principales (ACP). El propósito de este análisis es identificar las principales fuentes de variabilidad entre variables potencialmente correlacionadas. En este caso es de esperarse que variables como el número de establecimientos comerciales o la densidad vial estén correlacionados con, por ejemplo, la densidad poblacional. Por tanto, el ACP permite extraer, de un conjunto multivariado de datos los principales indicadores de variabilidad.

El análisis se completó utilizando JMP™. La selección de los componentes principales se basa en el resultado de los valores propios o *eigenvalores*. En este caso, se observa que el primer valor propio representa el 67,7% de la

variabilidad, generando así el primer componente principal. Adicionalmente, se observa que los cuatro primeros valores propios representan 96% de la variabilidad, por encima del nivel de variabilidad mínimo definido de 95%. Por tanto, las doce variables pueden sintetizarse en cuatro componentes principales que contribuyen a la mayor proporción de variabilidad (figura 6).

Si bien la identificación de los cuatro componentes principales aún no puede utilizarse para obtener conclusiones con respecto al perfil logístico de la ciudad, este procedimiento tiene un alto valor analítico. Como se explicó en la sección 2.4, el hecho de analizar once variables simultáneamente para cada uno de los más de 300 kilómetros cuadrados seleccionados representa un desafío computacional e interpretativo importante, especialmente si las variables presentan correlaciones. Por tanto, el ACP permite reducir la dimensión del conjunto de datos a sus componentes principales. En otras palabras, para el análisis de agrupamiento, en lugar de incluir las once variables, solamente considera-

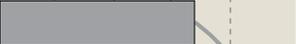
Number	Eigenvalue	Percent	20	40	60	80	Cum Percent
1	8.1220	67.684					67.684
2	1.9128	15.940					83.624
3	0.9470	7.892					91.516
4	0.5395	4.496					96.012
5	0.1734	1.445					97.457
6	0.1210	1.008					98.465
7	0.0890	0.742					99.207
8	0.0431	0.360					99.567
9	0.0260	0.216					99.783
10	0.0198	0.165					99.948
11	0.0058	0.048					99.996
12	0.0005	0.004					100.000

Figura 6: Cuatro componentes principales contribuyen con más del 95% de la variabilidad en los datos.

remos los cuatro componentes principales. De esta manera se asegura que los análisis subsiguientes cuenten con un grupo de datos más transparente y preciso, lo cual evidentemente facilitará las interpretaciones de los resultados.

2.2.1.1 Interpretaciones complementarias

La relación entre los componentes principales y las variables puede explorarse con mayor nivel de detalle. El primer componente principal contribuye con cerca del 68% de la variabilidad, lo cual puede confirmarse por la mayor dispersión de las observaciones respecto de este componente (figura 7, eje horizontal). Por su parte, el segundo componente principal contribuye con cerca del 16% de la variabilidad, lo cual puede constatarse también por una dispersión menor en las observaciones respecto al eje vertical. Cabe recalcar que las observaciones en este gráfico corresponden a los kilómetros cuadrados bajo estudio.

Adicionalmente, se puede explorar el grado de relación de éstos dos componentes principales con cada una de las variables (figura 8). En términos generales, el componente principal

1 (eje horizontal) tiene un alto impacto (aproximadamente 1) en las variables de número de establecimientos y volumen de empleo por tipo de actividad comercial, mientras que su impacto es menor en las variables de densidad poblacional y densidad vial. Por su parte, el componente principal 2 (eje vertical) tiene un impacto medio-alto (aproximadamente 0.75) en las variables de densidad poblacional y vial, impacto medio-bajo (aproximadamente 0.25) en las variables de capacidad vial y número de establecimientos de manufactura.

Se observa, por tanto, que la actividad comercial es la principal fuente de variabilidad entre las observaciones y, por ende, de distinción entre las zonas urbanas, por encima de variables como la densidad poblacional o aquellas relacionadas con la infraestructura vial.

En conclusión, el análisis de componentes principales ha permitido: 1) reducir la dimensión (número de variables) del conjunto de datos a un nivel adecuado para los siguientes análisis; 2) explorar la relación entre los cuatros componentes principales identificados y cada una de las variables y 3) hacer una valoración de las principales fuentes de variabilidad en el con-

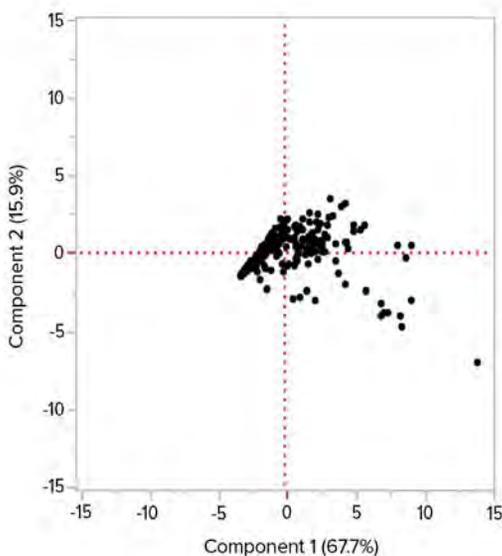


Figura 7. Relación entre la variabilidad en las observaciones (cada km2) y los componentes principales 1 y 2.

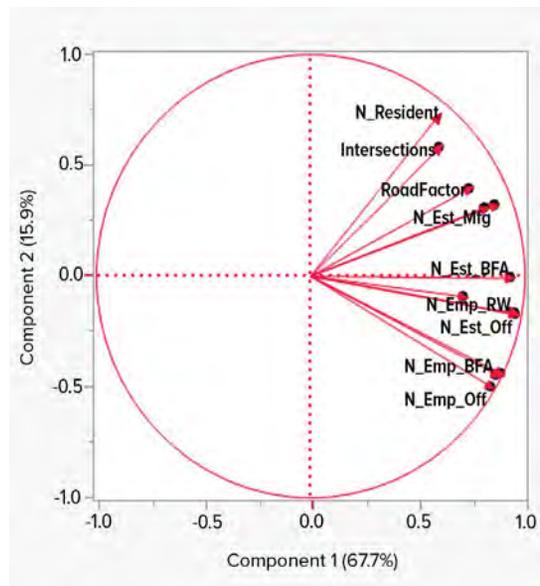


Figura 8. Contribución de variabilidad cada una de las 11 variables a los componentes principales 1 & 2.

junto de observaciones. Es importante anotar nuevamente que en este punto del análisis global aún no es posible establecer conclusiones respecto al perfil logístico de la ciudad, que es el objetivo principal del estudio. Los resultados específicos para definir dicho perfil se podrán obtener a partir del análisis de agrupamiento descrito en la siguiente subsección.

2.2.2 Análisis de agrupamiento k-medias

Como se explicó en la sección 1, el objetivo de este análisis es agrupar todos los kilómetros cuadrados de la ciudad en un número reducido de categorías, en base a las similitudes identificadas en función de los valores de las variables de población, economía urbana e infraestructura. Por ejemplo, todos los kilómetros cuadrados que tengan niveles similares de densidad po-

blacional, densidad comercial y capacidad vial deberán poder agruparse en la misma categoría, sin importar su ubicación geográfica dentro de la ciudad. En otras palabras, este análisis busca categorizar la ciudad de acuerdo al perfil logístico de cada zona.

Tomando como punto de partida los componentes principales generados previamente se llevó a cabo el análisis de agrupamiento. En primer lugar, se implementó el algoritmo del análisis de agrupamiento en el lenguaje de programación Python™ (el código puede solicitarse al autor). En términos generales, los resultados sugieren la conformación de ocho categorías identificadas provisionalmente en términos numéricos de 0 a 7 (Tabla 2).

Si se considera, por ejemplo, la categoría 0, se observa que está caracterizada por zonas con

Tabla 2:
Valores promedio de las variables bajo estudio para cada categoría identificada

		CATEGORÍAS								
		0	1	2	3	4	5	6	7	
Valores Promedio por km ²	Pobl.	Habitantes	12,751.0	7,075.2	2,796.8	8,615.4	5,940.7	10,929.3	7,934.4	5,239.7
	Establecimientos	Manufacturas	82.1	29.2	11.5	57.3	99.1	144.3	34.1	38.9
		Minoristas Mayoristas	473.8	134.6	50.6	200.1	396.1	1,135.1	154.2	241.8
		HORECA	90.6	25.2	11.0	44.8	195.8	226.9	32.8	83.6
		Servicios	223.8	70.4	34.7	98.5	582.7	396.3	96.2	336.3
	Empleados	Manufactura	367.8	182.6	70.1	927.8	622.7	355.0	169.8	1,027.0
		Minoristas Mayoristas	931.3	322.4	142.1	853.8	1,825.4	2,220.7	382.8	1,916.5
		HORECA	252.3	75.8	43.0	207.1	1,578.6	636.7	106.3	836.4
		Servicios	1,460.2	463.9	317.6	880.0	10,305.2	4,657.5	724.9	6,146.0
	Infraestruct.	Capacidad vial	26,134.0	20,163.7	4,768.8	27,954.1	33,830.5	22,776.6	30,620.4	35,792.7
		Densidad vial	133.1	91.5	19.0	103.9	144.0	109.3	172.2	117.8

alta densidad poblacional (en promedio 12,751 habitantes por kilómetro cuadrado). Un fenómeno similar se observa en la categoría 5. Por tanto, si solo se considera la variable de densidad poblacional muy probablemente no habría diferencia entre estas dos categorías. No obstante, al considerar también las variables que cuantifican tanto el número de establecimientos como el volumen de empleo de comercio mayorista y minorista, la categoría 5 tiene claramente una mayor actividad comercial, marcando por tanto una clara diferencia con la categoría 0. Consecuentemente, para describir adecuadamente cada categoría urbana es importante considerar las once variables a la par. A continuación se presenta una descripción cuantitativa de las categorías. Posteriormente, en la sección 3 se definirá y validará la correspondencia de esta categorización con las zonas de la ciudad de Quito a las cuales corresponden.

2.3 Interpretación genérica de resultados

Para facilitar la comparación entre categorías se procedió a normalizar los resultados presentados en la Tabla 2. Específicamente, esta normalización consiste en trasladar los valores promedio de cada una de las variables a una escala normalizada de 0 a 1. Por ejemplo, para la variable densidad poblacional, el valor promedio más alto es 12.751, correspondiente a la categoría 0. Este valor correspondería a 1 en la escala normalizada y los valores de dicha variable para las demás categorías se obtienen proporcionalmente. Los resultados normalizados se observan en la Tabla 3 y permitirán construir las gráficas que facilitarán la descripción y comparación entre categorías.

Utilizando las escalas real y normalizada, se procede a describir cada una de las categorías.

Tabla 3:
Valores promedio normalizados de las variables bajo estudio para cada categoría identificada

			CATEGORÍAS							
			0	1	2	3	4	5	6	7
Valores Promedio por km ²	Pobl.	Habitantes	1.00	0.55	0.22	0.68	0.47	0.86	0.62	0.41
	Establecimientos	Manufactura	0.57	0.20	0.08	0.40	0.69	1.00	0.24	0.27
		Minoristas Mayoristas	0.42	0.12	0.04	0.18	0.35	1.00	0.14	0.21
		HORECA	0.41	0.11	0.05	0.20	0.86	1.00	0.14	0.37
		Servicios	0.38	0.12	0.06	0.17	1.00	0.68	0.17	0.58
	Empleados	Manufactura	0.36	0.18	0.07	0.90	0.61	0.35	0.17	1.00
		Minoristas Mayoristas	0.42	0.15	0.06	0.38	0.82	1.00	0.17	0.86
		HORECA	0.16	0.05	0.03	0.13	1.00	0.40	0.07	0.53
		Servicios	0.14	0.05	0.03	0.08	1.00	0.45	0.07	0.60
	Infraestruct.	Capacidad vial	0.73	0.56	0.13	0.78	0.95	0.64	0.86	1.00
		Densidad vial	0.77	0.53	0.11	0.60	0.84	0.63	1.00	0.68



Barrio San Juan. Zona residencial de Quito. Fuente: El telégrafo.

2.3.1 Categoría 0: Zona residencial – comercial

Las zonas pertenecientes a la categoría 0 se caracterizan por su alta densidad poblacional (figura 9). Adicionalmente, la actividad comercial en estas zonas es medianamente intensa con valores normalizados oscilando entre 0,4 y 0,6 para cada una de las variables que capturan el número promedio de establecimientos.

Sin embargo, el volumen de empleo promedio es relativamente bajo, lo que sugiere que probablemente se trata de establecimientos comerciales de tamaño pequeño. Finalmente, tanto la capacidad vial, así como la densidad vial registran valores medianamente altos: 0,73 y 0,77 respectivamente. Por tanto, los resultados sugieren que se trata de zonas con vías posiblemente de 2 carriles o más, con un alto número de intersecciones. Considerando estos criterios la categoría 0 corresponde muy probablemente a una zona residencial de uso mixto,

con una importante presencia de establecimientos comerciales.

2.3.2 Categoría 1: Zona principalmente residencial

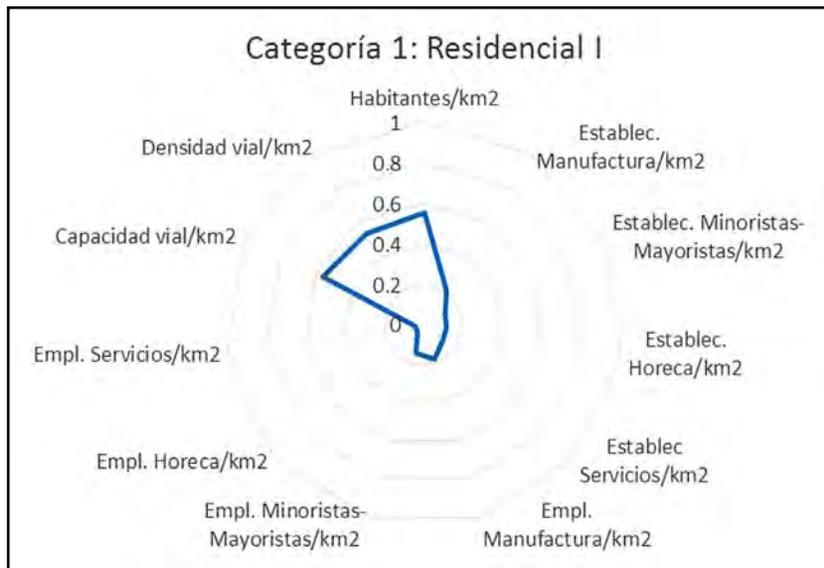
En las zonas correspondientes a la categoría 1 se observa una densidad poblacional media: 7.075 habitantes en promedio por kilómetro cuadrado en valores reales, 0,55 en valores normalizados (figura 10). Adicionalmente, se puede notar que la actividad comercial en la zona es baja. En cuanto a la infraestructura vial, se observan valores medios tanto de capacidad vial (0,56) como de densidad vial (0,53).

Dadas estas características se puede concluir que a la categoría 1 pertenecen mayoritariamente zonas residenciales ubicadas principalmente en las zonas semiperiféricas de la ciudad, atravesadas por vías de aproximadamente dos carriles.

Figura 9: Perfil logístico de las zonas residenciales mixtas (categoría 0)



Figura 10: Perfil logístico de las zonas principalmente residenciales (categoría 1)

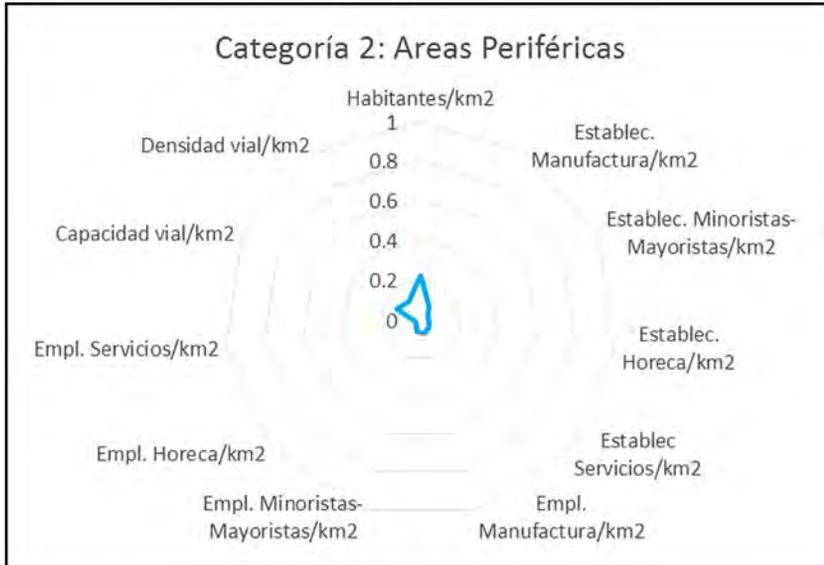


2.3.3 Categoría 2: Zonas periféricas

En comparación con las demás categorías, la categoría 2 (figura 11) presenta los valores más bajos en todas las variables analizadas: muy baja densidad poblacional (2.796 habitantes promedio por kilómetro cuadrado), la actividad

comercial es casi inexistente y se presenta un mínimo desarrollo de infraestructura vial. Considerando estos valores se puede argumentar que la categoría 2 agrupa a las zonas periféricas de bajo desarrollo urbanístico y su importancia para la política pública logística será marginal.

Figura 11: Perfil logístico de las zonas periféricas (categoría 2)

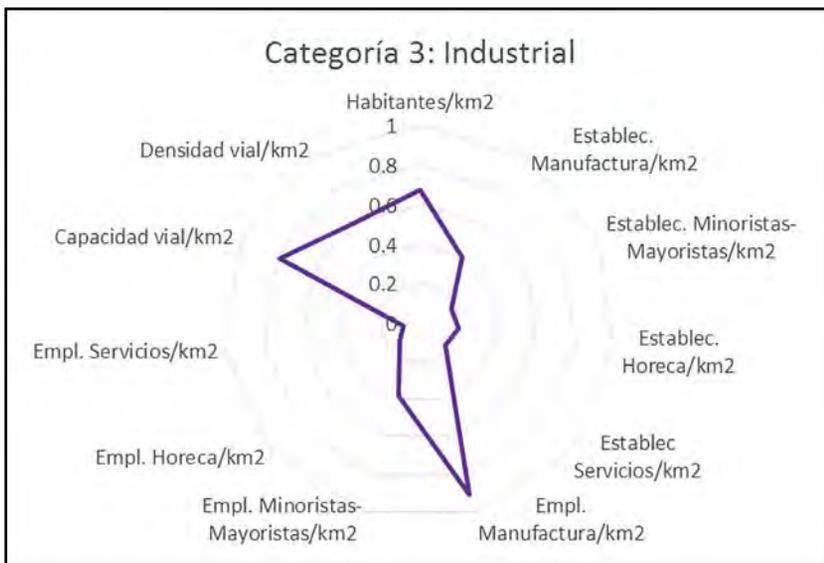


2.3.4 Categoría 3: Zona industrial

Las variables de número de empleados en el sector de manufactura y la capacidad vial determinan el perfil logístico de las zonas urbanas pertenecientes a la categoría 3 (figura 12). Si bien no se trata de la categoría con el mayor

número promedio de establecimientos de manufactura por kilómetro cuadrado, 57 en escala real o 0,4 en la normalizada, es la categoría con mayor número promedio de empleados en el sector de manufactura. Por tanto, se puede concluir que conforman esta categoría las zonas urbanas que albergan a grandes empresas

Figura 12: Perfil logístico de la zona industrial (categoría 3)





Plaza La Mariscal. Fuente: nuhousehotels.com

manufactureras, que a su vez generan altos niveles de empleo. Esto se corrobora también con el tipo de infraestructura: alta capacidad vial (0,8) y densidad vial media (0,6). Estos valores corresponden a grandes avenidas o anillos viales con pocas intersecciones. Generalmente, las zonas industriales de una ciudad suelen contar con este tipo de infraestructura vial. En esta zona se observa también un nivel medio de densidad poblacional, lo cual posiblemente se explica por la existencia, en ciertos casos, de áreas residenciales esparcidas a lo largo de las zonas industriales.

2.3.5 Categoría 4: Distrito comercial y de entretenimiento

Las zonas correspondientes a la categoría 4 se caracterizan por un alto número promedio de establecimientos en los sectores de hospedaje, restaurantes y expendio de bebidas (HORECA), así como un alto volumen promedio de empleo en los mismos sectores (figura 13). Esta es una característica muy particular de los distritos de entretenimiento, como el sector de la Mariscal en Quito, en los cuales se observa un alto número de restaurantes, bares y servicios, como peluquerías y agencias de viaje.

El volumen de empleo en el sector de comercio mayorista y minorista es también alto (0,82 en escala normalizada) a pesar de que el número promedio de establecimientos de este sector es medio bajo (0,35), lo que sugiere la presencia de lugares comerciales medianos y grandes, que generan altos volúmenes de empleo. Adicionalmente, los valores medio-altos de capacidad vial y de densidad vial, al igual que en la categoría cero, representan a una malla vial de al menos dos carriles, con alto número de intersecciones.

2.3.6 Categoría 5: Centro de la ciudad

Las zonas agrupadas en la categoría 5 presentan la siguiente particularidad: el máximo número promedio de establecimientos en todos los sectores, salvo en el de servicios (figura 14). Se trata, por lo tanto, de la zona de mayor importancia comercial de la ciudad. Como podrá confirmarse en la siguiente sección, esta categoría corresponde al Centro Histórico de Quito. Para los sectores de manufactura y HORECA, si bien el número de establecimientos es alto, el volumen de empleo muestra valores medios (0,4), lo que sugiere que se trata de establecimientos de tamaño pequeño con pocos empleados por local.

Figura 13: Perfil logístico de una zona comercial y de entretenimiento (categoría 4)

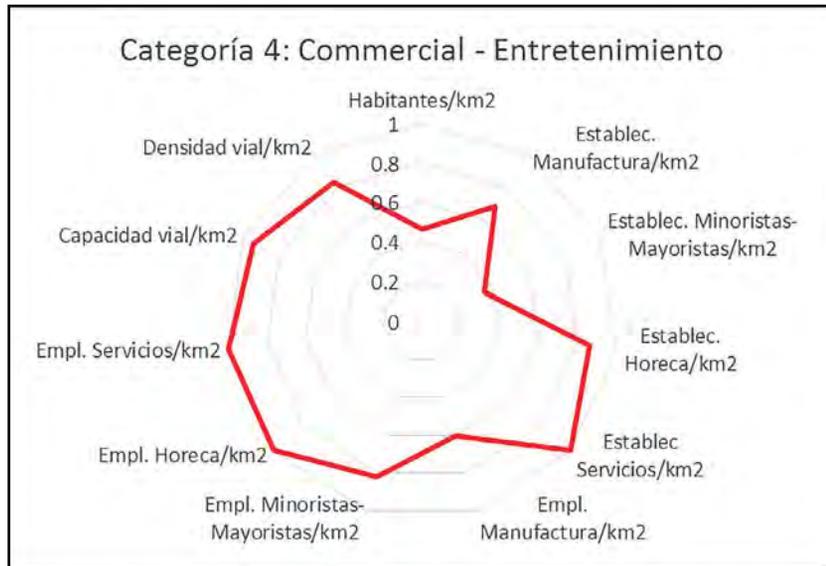
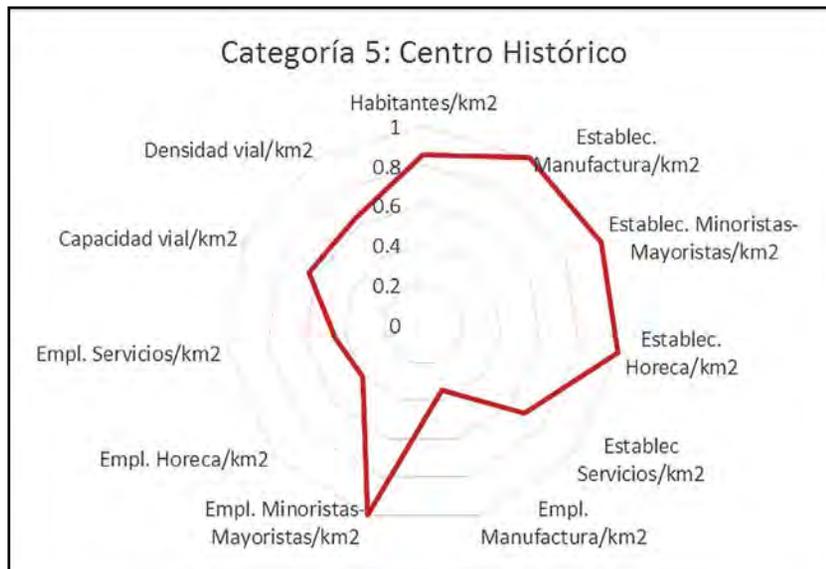


Figura 14: Perfil logístico del Centro Histórico de Quito



En lo que respecta al comercio mayorista y minorista, tanto el número promedio de establecimientos como el volumen promedio de empleo se ubican en los valores más altos de todas las categorías. Esto sugiere que en las zonas en esta categoría existe un alto número de establecimientos comerciales de todos los tamaños,

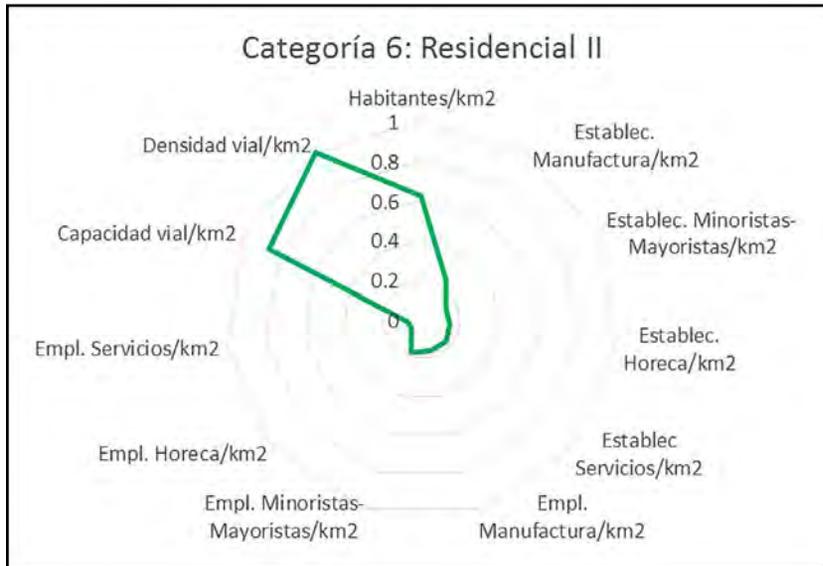
desde pequeñas tiendas de barrio hasta grandes negocios de venta al por mayor. La densidad poblacional en estas zonas es también alta, más no la capacidad vial, que se encuentra en un valor medio (0,6), lo cual sugiere la presencia mayoritariamente de calles angostas y cortas en extensión.

2.3.7 Categoría 6: Zona residencial II

La categoría 6 (figura 15) se diferencia de las otras categorías de zonas residenciales (categorías 0 y 1) en el nivel de densidad poblacional y desarrollo de infraestructura vial. En este caso, el nivel medio de densidad poblacional, la baja actividad comercial y los niveles altos

de infraestructura vial, muy probablemente correspondan a zonas residenciales de personas con poder adquisitivo medio y alto. No obstante, para poder desarrollar más en detalle la diferenciación entre estas tres categorías residenciales será necesario identificar las zonas de la ciudad de Quito que pertenecen a cada categoría. El análisis se desarrollará en la sección siguiente.

Figura 15: Perfil logístico de la zona residencial II (categoría 6)



Norte residencial de Quito. Fuente: Aquamaster

2.3.8 Categoría 7: Por definir

Las zonas correspondientes a la categoría 7 muestran un alto nivel de empleo en el sector de manufactura, lo cual podría sugerir que se trata de otro tipo de zona industrial (figura 16). No obstante, el alto nivel de empleo en el comercio mayorista-minorista sugiere la presencia de grandes establecimientos, como centros comerciales, los cuales difícilmente se encuentran en una zona industrial. En este caso es indispensable proceder con el análisis de validación a desarrollarse en la sección 5, para identificar con precisión a qué zonas de la ciudad de Quito corresponde esta categoría, y con base en ello poder generar una descripción genérica para este tipo de categoría.

Es importante anotar que, por motivos de resolución de información, tanto para el análisis de componentes principales como para el análisis de agrupamiento, fue necesario separar las parroquias urbanas de las rurales. La información disponible a nivel de parroquias rurales, particularmente de infraestructura vial, no tuvo la resolución suficiente. Por tanto, se decidió generar las categorías únicamente con información de parroquias urbanas y luego complementar este proceso con un análisis de asignación de las zonas rurales a las categorías ya establecidas. Por la relativamente baja densidad poblacional y comercial promedio de las parroquias rurales, el excluirlas en primera instancia de la generación de categorías tendrá un impacto mínimo en los resultados. Esta separación ha sido adecuadamente respaldada con métodos estadísticos, como se detallará en la sección 5.2.

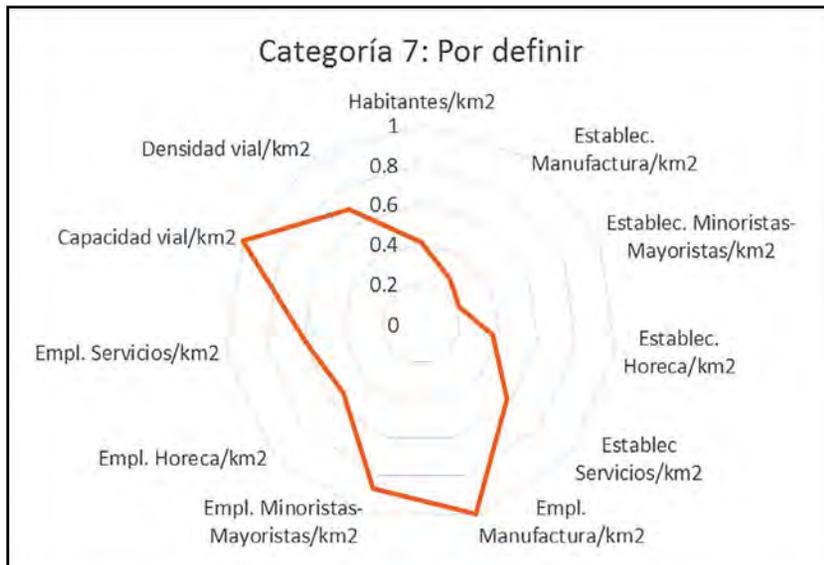
3. Validación geográfica de la categorización logística

Una vez que se ha descrito de manera genérica los resultados del análisis de agrupamiento, el siguiente paso consiste en explorar la correspondencia de cada una de las categorías al territorio bajo estudio.

3.1 Aproximación al territorio en parroquias urbanas

La aproximación al territorio de la categorización logística se ilustra, para toda la ciudad de Quito o Cabecera Distrital del Distrito Metropolitano, en la figura 17. Se ubicó cada kilómetro

Figura 16: Perfil logístico de un tipo de zona aún por definir (categoría 7)



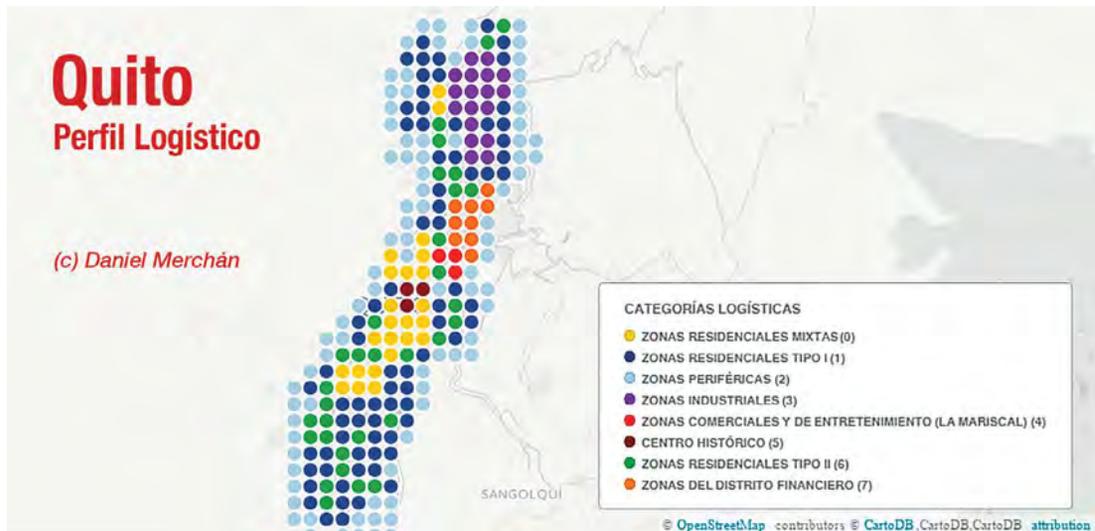


Figura 17: Correspondencia al territorio urbano de las categorías logísticas

cuadrado en el mapa, resaltando la categoría a la cual pertenece¹. De esta manera se logra visualizar la ciudad de Quito categorizada de acuerdo al perfil logístico de cada zona.

En términos generales se puede observar que la categoría descrita como *zonas periféricas* (color celeste) efectivamente forma un perímetro alrededor de la ciudad. La zona residencial tipo II (color verde) está principalmente concentrada en el sur de la ciudad, aunque también se encuentran kilómetros cuadrados de estas características en el centro y norte de la ciudad. Las zonas correspondientes a la categoría residencial tipo I (color azul) se encuentran dispersas tanto en el norte como en el sur de la ciudad.

Debido a sus particularidades el Centro Histórico de la ciudad (color rojo oscuro) constituye una categoría aparte. A la categoría de zonas residenciales-comerciales (color amarillo) corresponden los barrios alrededor del Centro Histórico, combinando espacios de alta densidad poblacional y comercial. La categoría de zonas comerciales y entretenimiento (color rojo) coincide con la ubicación de las zonas La Mariscal y

La Floresta, caracterizadas por su alta densidad de establecimientos de provisión de servicios de alimentación, bebidas y alojamiento.

La categoría 7 (color naranja) corresponde principalmente a las zonas urbanas alrededor del parque de La Carolina, donde se concentra un alto número de oficinas corporativas. Finalmente, la categoría de zonas industriales (color púrpura) se ubica en la zona norte de la ciudad, lo cual coincide con la zona que concentra a un alto número de establecimientos de manufactura. En las siguientes subsecciones se presenta una validación geográfica detallada para cada categoría, ordenada en función de su importancia logística.

3.1.1 Centro Histórico (Categoría 5)

En la sección 2.4.6 se identificó a la categoría 5 como la zona de mayor importancia comercial de la ciudad. Claramente, se trata del Centro Histórico de Quito y varios sectores cercanos (figura 18). Específicamente, esta categoría abarca importantes sectores comerciales como San Roque, El Tejar, la Plaza Grande y La Marín.

¹ Cada círculo en el mapa corresponde al centro de cada kilómetro cuadrado. Se utilizaron las correspondientes coordenadas geográficas (latitud y longitud) para ubicarlos correctamente.

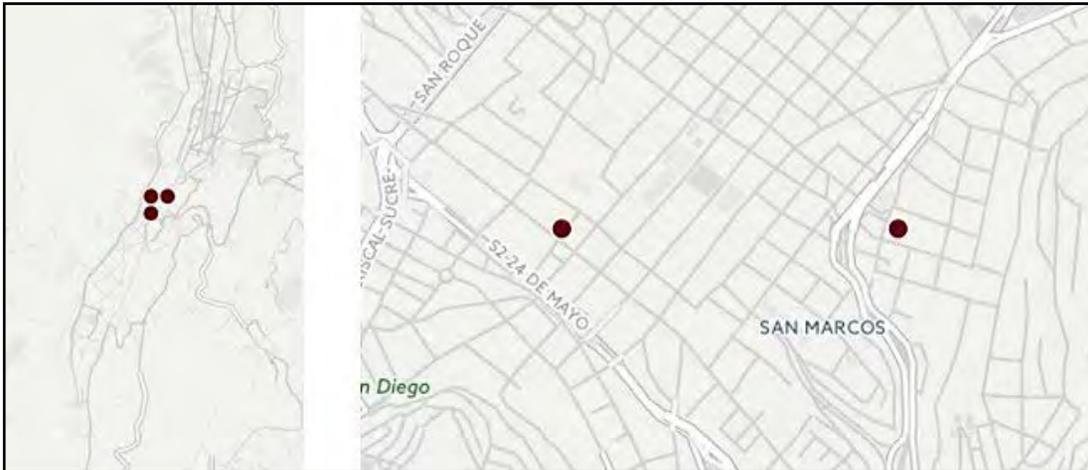


Figura 18: Las zonas de la categoría 5 corresponden al Centro Histórico de Quito. Por su importancia comercial y los desafíos de movilidad en la zona, el Centro Histórico deberá priorizarse en el diseño de soluciones logísticas para la ciudad.

Esta categoría incluye también la zona del Parque Cumandá y su extensión es de 3 kilómetros cuadrados.

Por su alto número de establecimientos comerciales mayoristas y minoristas, en promedio 1.135 por kilómetro cuadrado, y de establecimientos de servicios de alimentos y bebidas, en promedio 227 por kilómetro cuadrado², el Centro Histórico es el principal generador de flujos logísticos de la ciudad, dadas las necesidades de reabastecimiento constante de todos estos negocios. No obstante, se trata también de una de las zonas de mayor complejidad para las operaciones de carga y descarga por la congestión vehicular como consecuencia de la alta densidad poblacional en estas zonas y el tipo de infraestructura disponible, generalmente con calles angostas.

Dada la importancia comercial de las zonas en esta categoría y también la complejidad de operar en la misma, se trata de una zona crítica para la actividad logística y, por lo tanto, una de las categorías que deberá recibir atención prioritaria en cuanto a soluciones de movilidad logística, tanto de organismos gubernamentales como de los actores del sector privado.

3.1.2 Distrito comercial y de entretenimiento (Categoría 4)

En la sección 4.3 también se especificó que las zonas correspondientes a la categoría 4, distritos de entretenimiento, se caracterizan por un alto número promedio de establecimientos en el sector HORECA, así como un alto volumen promedio de empleo en los mismos sectores. Como podía anticiparse, la ubicación de las zonas de la categoría 4 corresponde a los sectores de La Mariscal y La Floresta (figura 19), característicos por el alto número de restaurantes, bares, así como por una alta densidad de establecimientos de comercio al por menor. El área de las zonas en esta categoría es también de aproximadamente tres kilómetros cuadrados.

Las zonas pertenecientes a esta categoría constituyen también zonas críticas para la distribución de mercancías y deberán priorizarse en el desarrollo de soluciones de movilidad de carga para Quito. El alto número de establecimientos, particularmente de servicios de alimentos y bebidas –aproximadamente 200 por kilómetro cuadrado–, la mayoría de ellos de mediano y gran tamaño, genera un constante flujo de ve-

2 Referirse a la Tabla 2 para mayores detalles de los resultados de las variables bajo estudio para cada categoría.

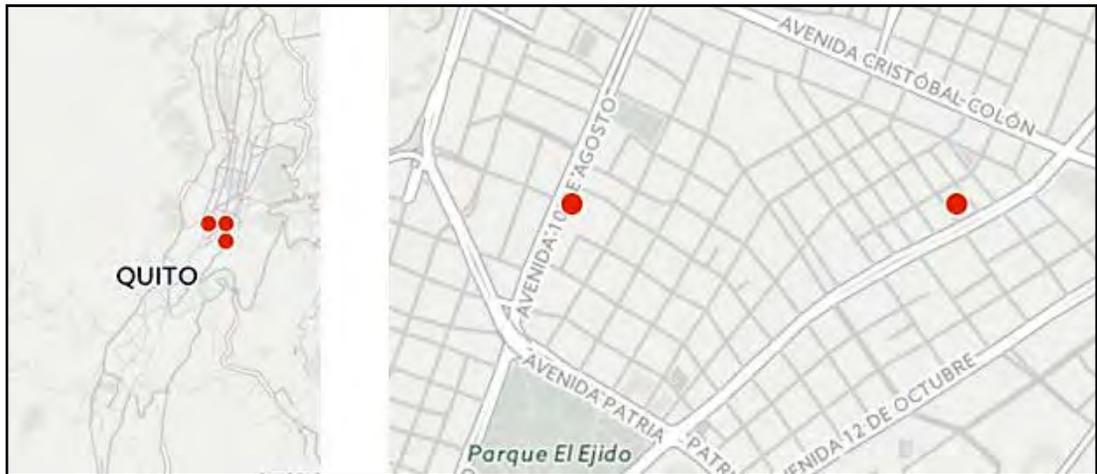


Figura 19: Las zonas identificadas como Distritos Comercial y de Entretenimiento efectivamente corresponden a los sectores de la Mariscal y la Floresta

hículos de carga hacia la zona para propósitos de reabastecimiento. En comparación con el Centro Histórico, en La Mariscal y La Floresta la capacidad vial es mayor; no obstante, la circulación vehicular es también compleja debido a los altos niveles de congestión vehicular.

3.1.3 Distrito industrial (Categoría 3)

Como resultado del análisis de agrupamiento se definió que las zonas correspondientes a la categoría 3 correspondían al distrito industrial, por el alto volumen de empleo en el sector de

manufactura concentrado en estas zonas. Al analizar la ubicación geográfica de las mismas, efectivamente corresponden a la zona industrial de la ciudad, mayoritariamente ubicada en las parroquias Comité del Pueblo, Ponceano y Carcelén, con una extensión aproximada de 20 kilómetros cuadrados (figura 20). Si bien en otras zonas de la ciudad hay actividad industrial, como por ejemplo el parque industrial de Turubamba al sur, el mayor volumen de empleo (en promedio 927.8 empleados/km²), y por tanto las empresas manufactureras más grandes, están concentradas en estas tres parroquias. De acuerdo a los resultados resumidos en



Figura 20: El distrito industrial se concentra en el sector nororiental de la ciudad de Quito.

la Tabla 2, existen en promedio 57,3 establecimientos de manufactura por kilómetro cuadrado en estas zonas. Desde el punto de vista de movimiento de carga, la zona industrial es importante pues, en términos generales, constituye el punto de origen de los flujos logísticos para abastecer a las demás zonas de la ciudad. Adicionalmente, las zonas industriales albergan también a los centros de almacenamiento o parques logísticos, que son los puntos de recepción de la mercadería que llega a la ciudad en transporte pesado. Por ello, es importante proveer una adecuada infraestructura vial en estas zonas.

3.1.4 Distrito corporativo (Categoría 7)

Las zonas correspondientes a la categoría 7 muestran un alto nivel de empleo en el sector de manufactura, así como un alto nivel de empleo en cuanto a comercio mayorista-minorista. Analizando su ubicación geográfica, corresponden en su mayoría a la parroquia Iñaquito y a una parte de la parroquia Jipijapa, desde aproximadamente la avenida Orellana al sur, hasta la Gaspar de Villaruel al norte, y desde la Avenida 10 de Agosto al oeste hasta la Avenida Eloy Alfaro al este, con una extensión aproximada de nueve kilómetros cuadrados (figura 21).

Si bien los resultados sugieren un alto volumen de empleo en manufactura en esta zona, se tra-

ta principalmente de las oficinas corporativas de las empresas manufactureras, pues las fábricas y bodegas se encuentran concentradas en el distrito industrial. Así mismo, el alto volumen de empleo en comercio por kilómetro cuadrado sugiere la presencia de centros comerciales en el sector. Tres de los más importantes centros comerciales de la ciudad están ubicados en este distrito.

3.1.5 Zona residencial – Comercial (Categoría 0)

Como se describió en la sección 2.4.1, las zonas pertenecientes a la categoría 0 se caracterizan por su alta densidad poblacional, a la par que también exhiben un nivel medio-alto de actividad comercial. Geográficamente, estas zonas generalmente se concentran alrededor del Centro Histórico.

Pertencen a esta categoría zonas principalmente pertenecientes a las parroquias de San Juan, La Magdalena, Chimbacalle, San Bartolo, Solanda, así como sectores de las parroquias La Ferroviaria y La Argelia.

Las zonas de San Carlos y Cotocollao, al norte de la ciudad, también pertenecen a esta categoría (figura 22). La extensión de esta categoría es de aproximadamente 24 kilómetros cuadrados.

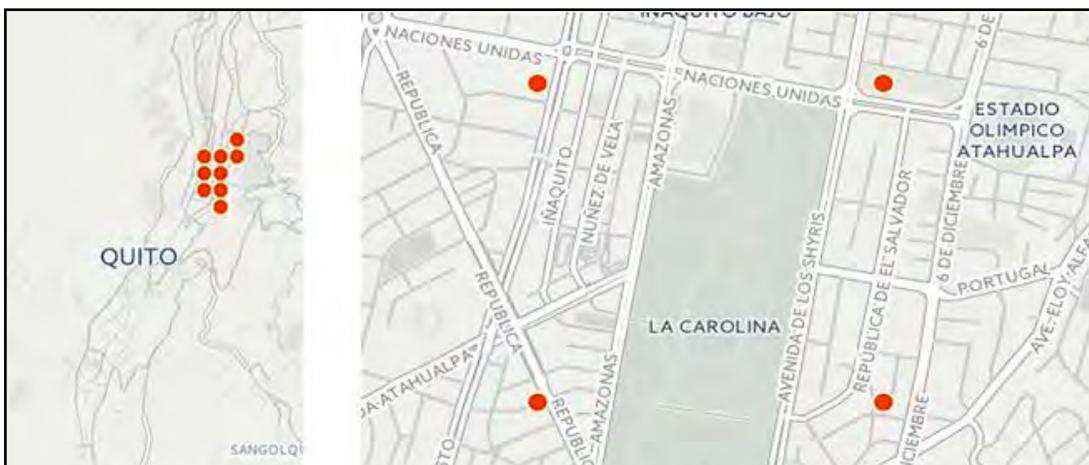


Figura 21: El distrito corporativo de la ciudad se concentra principalmente en la parroquia Iñaquito.

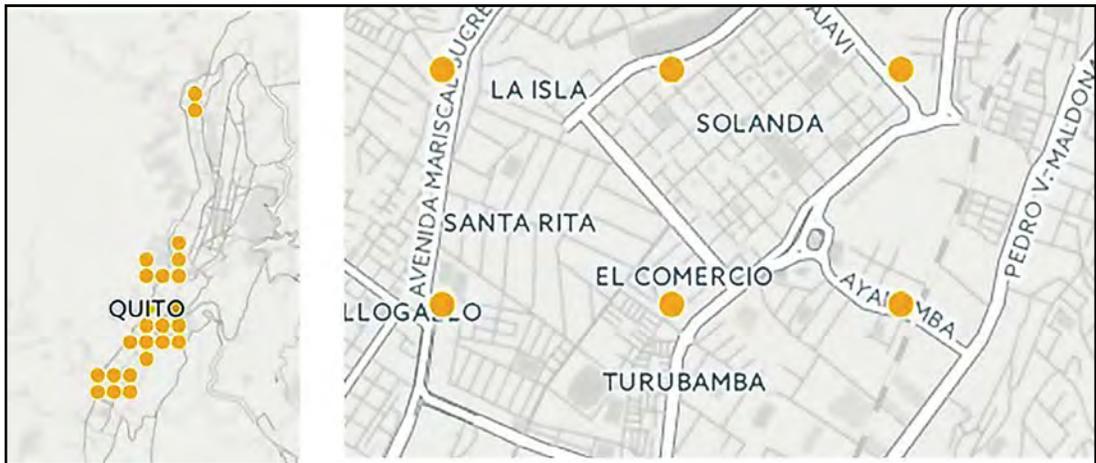


Figura 22: Las zonas correspondientes a la categoría Residencial-Comercial están concentradas alrededor del Centro Histórico.

3.1.6 Zona residencial tipo I (Categoría 1) y residencial tipo II (Categoría 6)

Las condiciones de densidad poblacional media y actividad comercial baja de estas zonas sugieren que se trata de sectores exclusivamente residenciales. Esto se puede corroborar con la correspondencia de estas zonas en el mapa de la ciudad (figura 23 y figura 24). Tanto las zonas de la categoría residencial tipo I como las de residencial tipo II se encuentran dispersas e intercaladas a lo largo de la ciudad, con cierta concentración tanto al norte como al sur. El área

aproximada de estas dos categorías es de 107 kilómetros cuadrados.

De acuerdo al análisis de agrupamiento, la diferencia entre estas dos categorías radica en las variables de infraestructura: las zonas de la categoría residencial tipo II exhiben mayores valores de capacidad vial y densidad vial. Al analizar la ubicación en el mapa de la ciudad se puede notar que las zonas residenciales tipo II tienden a estar más cerca de los principales anillos viales (figura 24), lo cual podría explicar los valores altos de capacidad vial. Sin embargo, en términos generales, estas dos categorías

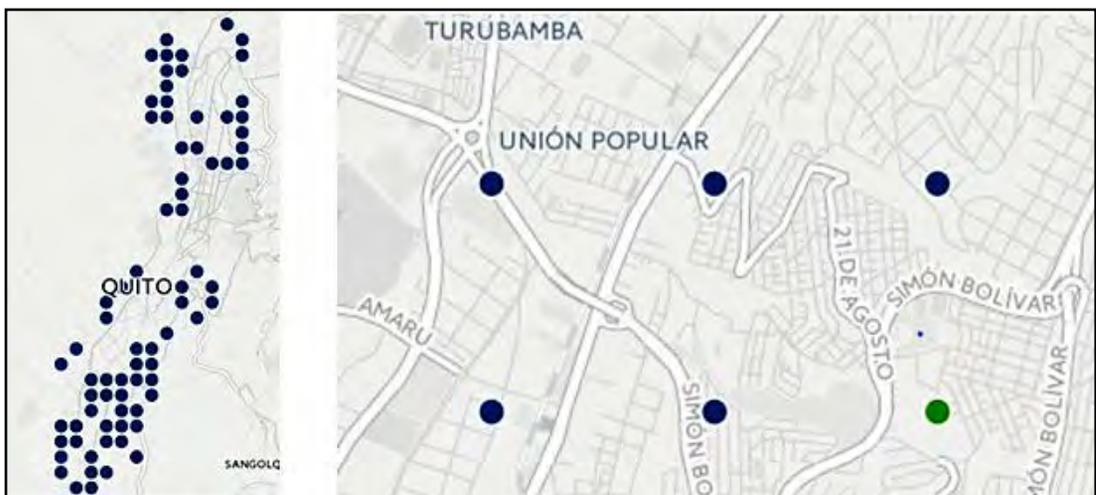


Figura 23: Localización de las zonas correspondientes a la categoría Residencial Tipo I.

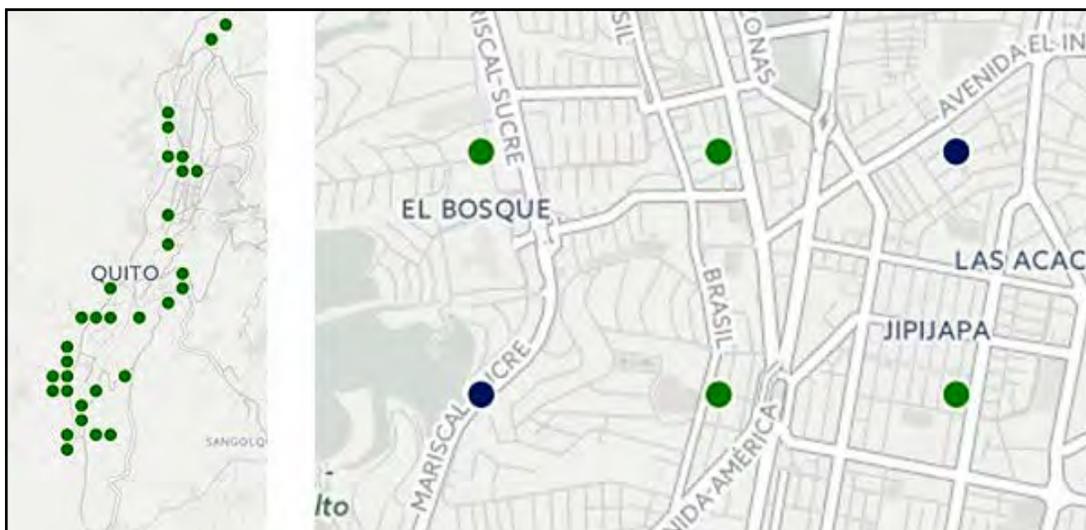


Figure 24: Las zonas de la categoría Residencial Tipo II tienden a localizarse cerca de los principales anillos viales.

presentan similitudes altas y para propósitos de categorización logística podrían considerarse como un solo grupo.

En un estudio futuro podría profundizarse el análisis comparativo de estas dos zonas con la inclusión de variables socioeconómicas para identificar, por ejemplo, si los niveles de ingreso familiar generan alguna distinción adicional entre estas zonas.

De acuerdo a la aproximación al territorio, en términos generales pertenecen a estas dos categorías:

- La mayoría de sectores en las parroquias Guamaní, Turubamba, La Ecuatoriana y Quitumbe, al sur de la ciudad.
- Los sectores de menor densidad de las parroquias La Mena, Chilibulo, La Argelia, La Ferroviaria, Puengasí e Itchimbía, al sur de la ciudad.
- La mayoría de sectores ubicados en las parroquias Belisario Quevedo, Rumipamba, Cochapamba, Concepción y Cotocollao, al norte de la ciudad.
- Los sectores más periféricos de las parroquias El Condado y San Isidro del Inca.
- Las zonas residenciales, a pesar de que presentan menores desafíos logísticos en comparación con las zonas comerciales,

deben también considerarse de manera integral en los planes de movilidad de carga.

3.1.7 Zonas periféricas (Categoría 2)

Como su nombre lo indica, estas se encuentran en la periferia geográfica de la ciudad y presentan bajos niveles de densidad poblacional y comercial (figura 25). La extensión aproximada de esta categoría es de 87 kilómetros cuadrados.

En términos generales, en zonas periféricas la política pública de logística deberá enfocarse en garantizar un adecuado acceso a los principales anillos viales.

3.2 Categorización logística de las parroquias rurales

Como se indicó en la sección anterior, no fue posible conseguir la misma resolución de información para las parroquias rurales. Se pudo obtener igual resolución en las variables de densidad poblacional y economía urbana, aunque no en las variables de infraestructura. Esto se debe a que ni la base de datos *OpenStreetMaps* ni la información cartográfica oficial disponible contenían datos precisos respecto del número de carriles de las vías en parroquias rurales, in-

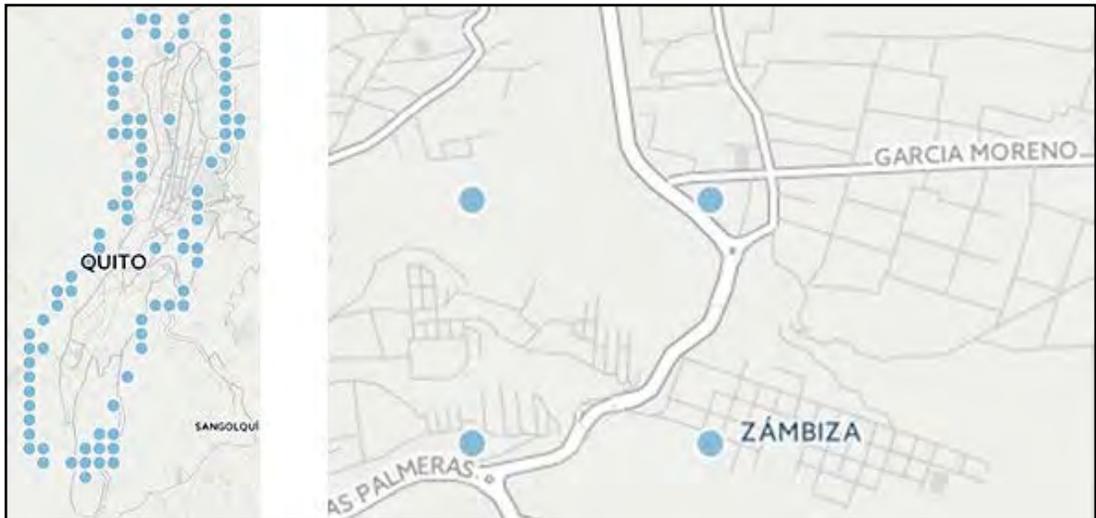


Figura 25: Las zonas agrupadas en la categoría de zonas periféricas bordean toda la ciudad.

formación crítica para el cálculo de capacidad vial.

Dada esta diferencia, se optó por hacer el agrupamiento primero con las parroquias urbanas, para tener la mejor resolución de información. Posteriormente, se generó un segundo análisis de agrupamiento, para evaluar la correspondencia de las tres parroquias rurales a las categorías ya establecidas. Para el segundo análisis de agrupamiento se ignoraron las variables

de infraestructura y se agrupó a todas las zonas en función de sus variables de densidad poblacional y economía urbana. Se siguió el mismo procedimiento descrito en la sección 2.3. Como resultado final, se obtuvo el siguiente mapa extendido de categorización logística de la ciudad (figura 26):

Se puede observar que todas las zonas rurales analizadas corresponden a las categorías de zonas periféricas o de zonas residenciales. Por

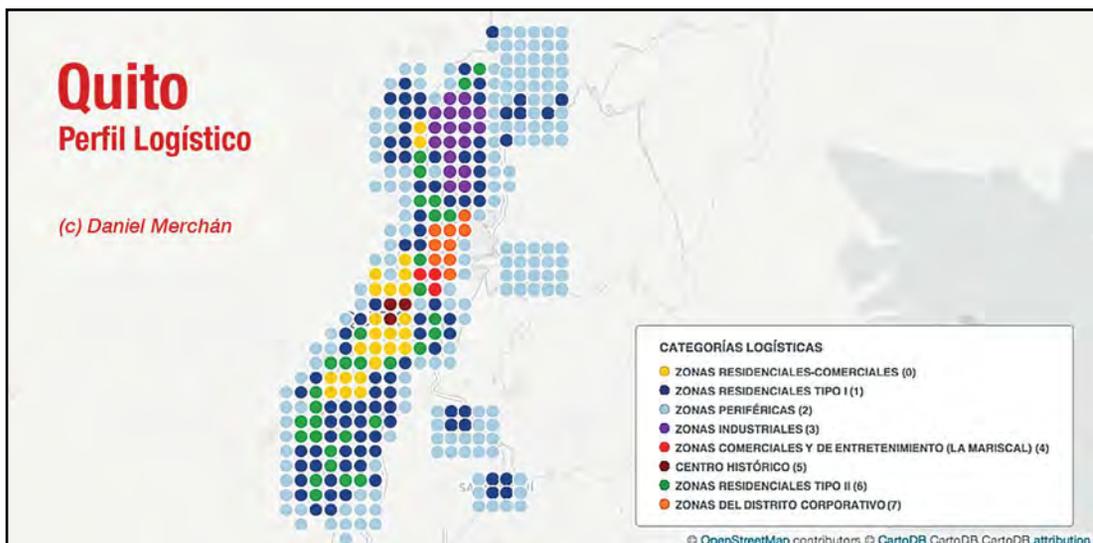


Figura 26: Categorización Logística de Quito incluyendo 3 parroquias rurales: Calderón, Conocoto y Cumbayá

la falta de información de infraestructura, no es posible diferenciar si se trata de zonas residenciales tipo I o tipo II, no obstante, a este nivel de análisis esto no representa una limitación del estudio. Para propósitos de visualización se asumirá que aquellas zonas definidas como residenciales corresponden a la categoría tipo I.

3.2.1 Parroquia Calderón

Considerando el análisis de agrupamiento, todos los kilómetros cuadrados de la Parroquia Calderón fueron clasificados como o bien zonas residenciales o bien zonas periféricas. Si ciertas zonas de esta parroquia concentran importantes niveles de actividad comercial y manufacturera, la intensidad es menor en comparación con las parroquias urbanas. De acuerdo a los censos oficiales del año 2010, la parroquia Calderón, en una extensión de aproximadamente 79 kilómetros cuadrados, cuenta con una población de 152.242 habitantes, 801 establecimientos de manufactura y 2.653 establecimientos de comercio. Esto implica una densidad promedio de 1.929 habitantes/km², menos de la mitad de la densidad promedio considerando todas

las parroquias urbanas, con 4.348 habitantes/km². De igual manera, la densidad promedio de establecimientos de manufactura es de 10 por kilómetro cuadrado, y de establecimientos comerciales es de 33 por kilómetro cuadrado. Comparando estos resultados con los valores promedio de cada categoría en la Tabla 2 de la sección 2.3.2, se confirma que las zonas de la parroquia Calderón corresponden o bien a zonas residenciales o a zonas periféricas. Se puede concluir, por tanto, que si bien hay pocos sectores de densidad poblacional, comercial y manufacturera media-alta, la gran mayoría de la extensión de Calderón presenta características de zonas residenciales y periféricas, y no de distritos industriales o comerciales.

3.2.2 Parroquias de Conocoto y Cumbayá

Una situación similar se presenta en la parroquia Conocoto. Considerando únicamente las variables más críticas, densidad poblacional (2.124/km²), densidad de establecimientos de manufactura (7/km²) y densidad de establecimientos comerciales (25/km²), y comparando estos valores con los resultados en la Tabla



Parroquia Conocoto. Fuente: MDMQ

2, se puede constatar que las zonas también corresponden a las categorías de zonas residenciales o zonas periféricas. En la parroquia Cumbayá los valores promedio de densidad poblacional ($1.489/\text{km}^2$), densidad de establecimientos de manufactura ($4,5/\text{km}^2$) y densidad de establecimientos comerciales ($20/\text{km}^2$), sugieren, de igual manera, que esta parroquia corresponde principalmente a la categoría de zonas periféricas. En conclusión, si bien algunos sectores de las parroquias rurales presentan niveles importantes de densidad poblacional y de actividad económica, en términos generales estas parroquias corresponden a zonas residenciales o periféricas.

4. Tendencias en política pública e infraestructura logística

En esta sección se presenta una revisión de las políticas públicas y las soluciones de infraestructura más relevantes para zonas de alta congestión. Como parte de esta revisión, se analiza su efectividad, particularmente en el contexto de ciudades Latinoamericanas, y se plantean algunas recomendaciones para potenciarlas. En términos generales, las regulaciones que no cuenten con soluciones de infraestructura o esquemas de incentivos complementarios, suelen tener poca efectividad y su sustentabilidad a largo plazo será limitada. Adicionalmente, cada regulación o solución está diseñada para un objetivo particular, por lo que una propuesta integral de movilidad de carga deberá incorporar una combinación de estas opciones, dependiendo de las necesidades y condiciones de

los distintos espacios urbanos. En el presente documento no se pretende brindar una revisión completa de soluciones de logística urbana. Por el contrario, esta sección se enfoca en aquellas más comúnmente implementadas en zonas de alta congestión, desde la óptica gubernamental. Para revisiones mucho más extensas, tanto desde la perspectiva pública como privada, se recomienda consultar los reportes compilados por Dablanc (2011), Blanco (2014) o por Merchán y Blanco (2015).

4.1 Bahías de carga/descarga

Las bahías de carga/descarga constituyen la solución de infraestructura de más bajo costo y de más fácil implementación para facilitar operaciones logísticas. De hecho, pueden fácilmente implementarse en los espacios de estacionamiento existentes en la red vial. Las bahías de carga/descarga ayudan a reducir los impactos negativos del transporte de mercancías al proveer espacios de uso exclusivo o prioritario para los vehículos de carga.

Un reciente análisis realizado para la ciudad de Santiago sugirió la ubicación de una a tres bahías de carga/descarga por cada manzana urbana, dependiendo de la densidad comercial del sector y la capacidad de la red vial disponible (MIT Megacity Logistics Lab 2015). Dichas bahías no requieren ser de uso exclusivo de los vehículos de carga a lo largo del día y pueden ser utilizadas para otros fines en horarios de baja intensidad de operaciones logísticas. Además, existen varias alternativas para el diseño de dichas bahías (figura 27).

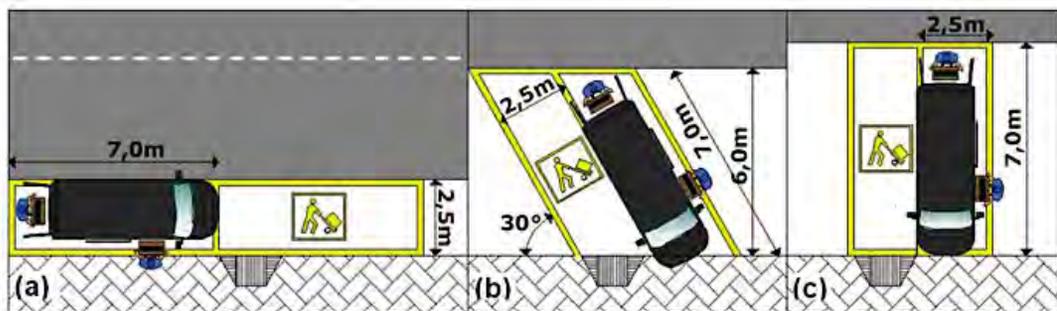


Figura 27: Alternativas de diseño de bahías de carga/descarga. Fuente: Dezi et al., 2010

La ciudad de París ha sido reconocida por implementar, a gran escala, este tipo de infraestructura. Se estima que cerca de 10 mil bahías de carga/descarga han sido habilitadas a lo largo y ancho de toda la ciudad. Además, las autoridades locales desarrollaron una guía técnica para propósitos de guía y estandarización (Dablanc 2011) (Paris City Council 2005). Así mismo, en Barcelona el gobierno local implementó cerca de 5 mil bahías para facilitar las operaciones logísticas en el Distrito del Ensanche (con una extensión de 7,5 kilómetros cuadrados) (Dablanc 2007). La ciudad de Buenos Aires, por su parte, cuenta con una red de cerca de 800 bahías (conocidas también como “cajones azules”) en la zona identificada como el ‘Macrocentro’, que concentra el más alto volumen de actividad comercial (figura 28). De igual manera, a la fecha de redacción del presente reporte, las distintas instancias gubernamentales en Santiago de Chile se encuentran evaluando un plan para incorporar cerca de 150 bahías de carga/descarga en el centro histórico de la ciudad (con extensión aproximada de 1 kilómetro cuadrado, (figura 29) (MIT Megacity Logistics Lab 2015). Cabe anotar que en cada uno de los casos la extensión de la zona de implementación ha sido distinta y por ello también, el número de bahías varía.

La principal limitación de las bahías de carga/descarga radica en la necesidad de vigilar su adecuada utilización, principalmente que no se exceda el tiempo máximo permitido de estacionamiento (generalmente entre 15 y 30 minutos), y que los vehículos de pasajeros no utilicen el espacio.

4.2 Centros y micro-plataformas de transbordo

Un reciente estudio realizado por el MIT Megacity Lab sugiere la implementación de espacios de transbordo de carga en zonas urbanas de alta densidad (Merchán and Blanco, The Future of Megacity Logistics 2015). En dichos espacios, la carga es transferida de vehículos de carga media a vehículos de carga liviana (por ejemplo, camiones de menos de ocho metros de largo o furgonetas) y ultraliviana (bicicletas, triciclos y entregas peatonales), más adecuados para la circulación en zonas de alta congestión. No se requiere infraestructura de almacenamiento, únicamente el espacio suficiente para la operación de transbordo.

Se han identificado dos tipos de espacios de transbordo, dependiendo del alcance de cobertura previsto. Los centros de transbordo tienen como propósito facilitar operaciones a nivel de todo un distrito. En Madrid, por ejemplo, el gobierno local y tres compañías implementaron este concepto utilizando como centro de transbordo el espacio del antiguo mercado en Legazpi, como una alternativa para facilitar la transferencia de carga a vehículos de carga eléctricos para realizar las entregas en la zona de bajas emisiones de la ciudad (Ponce y Gonzalez, en proceso). Por otra parte, se ha propuesto el concepto de microplataformas de transbordo para operaciones en zonas de menor extensión (a nivel de barrios, por ejemplo). Estacionamientos públicos y otros espacios abiertos pueden ser aprovechados para



Figura 28: Las bahías de carga/descarga en el centro de Buenos Aires están destinadas para vehículos de máximo 8 metros de largo y pueden utilizarse en función de los horarios establecidos. Fuente: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

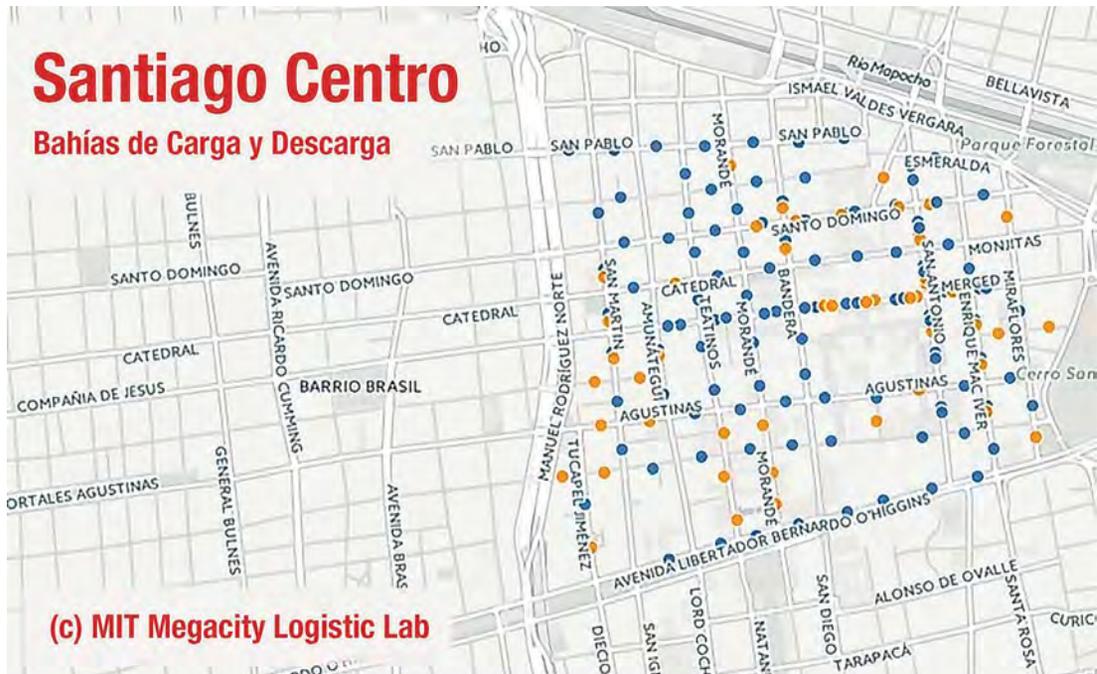


Figura 29: Propuesta de red de bahías de carga y descarga para el centro de la ciudad de Santiago: 110 bahías fija (color azul) y 50 bahías flexibles (color naranja). Fuente: MIT Megacity Logistics Lab, 2015.

implementar dichas microplataformas (figura 30) (Merchán and Blanco, The Future of Megacity Logistics 2015).

4.3 Centros urbanos de consolidación (CUC)

El concepto de centros urbanos de consolidación de carga es similar al de los centros de transbordo: facilita la transferencia de mercancías a vehículos de carga liviana y ultraliviana,

con el propósito de reducir los niveles de polución, mejorar la utilización de vehículos y minimizar el impacto en general de las operaciones logísticas en la circulación de peatones, ciclistas y vehículos de pasajeros. No obstante, la diferencia fundamental entre los CUC y los centros de transbordo, radica en que los CUC también buscan consolidar las mercancías de distintos proveedores, utilizando para este propósito un único operador logístico que también es responsable de la entrega de última milla a los establecimientos comerciales (Allen, Browne y Leonardi 2012).



Figura 30: (Izquierda) vehículos eléctricos livianos y ultralivianos utilizados en el centro de transbordo de Legazpi; (derecha) microplataforma de transbordo en Bordeaux. Fuentes: Cadena de Suministro; BESTUFS.

son pocas las ciudades como Santiago o Madrid en las que la regulación plantea incentivos para soluciones complementarias, como por ejemplo el uso de vehículos eléctricos de carga para reducir los niveles de polución. Finalmente, como se analiza en la siguiente sección, las franjas horarias de restricción suelen establecerse sin analizar adecuadamente las necesidades logísticas de la economía urbana.

4.5 Ventanas de tiempo para operaciones logísticas

De la mano con restricciones de acceso, las autoridades municipales suelen establecer horarios (particularmente nocturnos) para la realización de operaciones logísticas para vehículos de carga media. Durante el horario regular, (generalmente entre 7 am y 8 pm), solamente están permitido el uso de vehículos livianos y ultralivianos, mientras que el acceso para vehículos de mayor tamaño está generalmente permitido en horario nocturno. Este tipo de restricciones han sido implementadas, por ejemplo, en Santiago, São Paulo, Lima, Quito y Bogotá. En el caso del centro histórico de Ciudad de México la regula-

ción es especialmente restrictiva, pues ningún tipo de operación logística, indistintamente del vehículo utilizado, está permitida pasadas las 10 am. Sin embargo, en términos generales, estas restricciones han resultado poco efectivas particularmente porque los horarios en los cuales está permitido distribuir no son incompatibles con los horarios de operación de la gran mayoría de establecimientos minoristas, generalmente de 7 am a 7 pm. Como resultado, o bien las ventanas de tiempo no han sido respetadas, como en el caso de Santiago, o se requiere un despliegue importante de recursos para su control, como en el caso de Ciudad de México. Las operaciones logísticas tienden a concretarse entre la mañana entre 9 am y 12 pm, y en la tarde, entre 1 y 3 pm (Merchán *et al.*, 2015). Adecuar las ventanas de circulación a estos intervalos podría resultar mucho más efectivo, pues habría mayor compatibilidad entre los horarios de operación de las empresas de distribución y los establecimientos minoristas, logrando también evitar las horas pico del tráfico de pasajeros. Adicionalmente, se podría considerar un sistema de anillos concéntricos, como en Buenos Aires, en los que se reduzca gradualmente la restricción de circulación en las zonas alrededor del centro de la ciudad (figura 32).



Figura 32. Horarios máximos de circulación de camiones de más de 8 metros, de acuerdo a la zona de operación. Fuente: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

4.6 Portales de información de logística urbana

Con base en un estudio exploratorio, realizado considerando varias ciudades de Norte y Sudamérica, se pudo confirmar que son muy pocos los casos en los cuales las regulaciones de logística urbana se difunden en portales de información de fácil acceso. En la mayoría de casos las regulaciones se encuentran dispersas en varios instrumentos jurídicos, poco accesibles. Esta situación limita la posibilidad de informar adecuadamente a los actores privados sobre las políticas vigentes y potenciar el cumplimiento de las mismas.

Dos ciudades han desarrollado portales de información que podrían tomarse como referencia de buenas prácticas. El Departamento de Movilidad de la ciudad de Nueva York desarrolló un portal web que contiene las regulaciones vigentes en la ciudad, mapas interactivos, proyectos en marcha, entre otros temas de interés (NYC-DOT 2015). En São Paulo, la empresa CET han desarrollado un portal de similares características (CET 2015). Otras ciudades, como Buenos Aires, han dado los primeros pasos en este aspecto, habilitando portales web con información sintetizada de logística urbana (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires 2015).

5. Recomendaciones para la política pública de logística urbana en Quito

5.1 Estado de la política pública de logística urbana en Quito

Frente a los crecientes desafíos de movilidad, las instancias responsables de la administración del transporte en la ciudad de Quito continuamente han planteado nuevas propuestas para reducir los niveles de congestión vehicular y para promover un sistema de movilidad sostenible desde las perspectivas social, económica y ambiental. Destaca, como eje principal de las nuevas propuestas el Metro de Quito. Si bien constituye un acierto priorizar la movilidad

pública y, en particular, la movilidad peatonal, ninguna de las propuestas de movilidad planteadas en los últimos años, incluida la reciente Visión para la Movilidad 2015-2030, considera al transporte de carga como un componente relevante del sistema integral de transporte.

El principal instrumento de política pública en materia de movilidad de carga en la ciudad de Quito es la ordenanza municipal N°.147, vigente desde el año 2005. Como se indicó en la sección 1, esta regulación establece, entre otros aspectos, restricciones de circulación con base en el tipo de vehículo de carga (Tabla 4) y al tipo de red vial, sea ésta de paso, de acceso o de servicios local (Concejo Metropolitano de Quito 2005).

En términos generales, sobre las redes de paso y de acceso pueden circular todo tipo de vehículos de carga, respetando, en ciertos casos, los horarios de circulación establecidos. En las redes de servicio local, que engloban la gran mayoría de calles y avenidas de la ciudad, únicamente está permitida la circulación de vehículos de carga media y carga liviana. En el año 2012 se incorporó una resolución que modificó la categorización de ciertas vías, sin generar cambios sustanciales a la ordenanza.

En la ordenanza 147 también se incluyó una sección para regular la movilidad de carga en el Centro Histórico. Los vehículos de carga pesada tienen restricción total de acceso a esta zona. Los vehículos de carga mediana pueden operar en el Centro Histórico en horario nocturno (8:30 pm a 6:30 am). No existe restricción para los vehículos livianos, solamente la consideración de que las operaciones de carga deben ejecutarse en los lugares designados para tal propósito.

Esta última consideración refleja una de las principales limitaciones de esta ordenanza y, en general, de la política pública de logística: la falta de infraestructura adecuada para las operaciones logísticas. Por ejemplo, si bien se establece que las operaciones de carga y descarga deben ejecutarse en lugares designados, se han contabilizado no más de 10 espacios de carga y descarga para los cerca de 5.500

Tabla 4:
Categorización de los vehículos de carga en la ciudad de Quito. Fuente: Concejo Metropolitano de Quito, 2005

Categoría	Longitud max. (m)	Ancho máx. (m)	No. de ejes	No. de llantas
Carga liviana	7,5	2,3	2	4-6
Carga media	12	2,6	2-3	6-10
Carga pesada	18,3	2,6	3-6	10-22

establecimientos comerciales en el Centro Histórico, lo cual no constituye ni el 10% de la capacidad de espacios sugeridos para este tipo de zonas de alta densidad comercial. Además, por limitaciones de ubicación y control, estas bahías no pueden ser adecuadamente utilizadas por los vehículos de carga (ver figura 1).

A la fecha, la política pública de logística urbana en Quito tampoco ha generado mecanismos orientados, por ejemplo, a fomentar el uso de vehículos de carga más amigables con el medio ambiente. Adicionalmente, las restricciones

horarias, particularmente en el Centro Histórico, no son necesariamente consistentes con la realidad comercial del sector, pues la gran mayoría de establecimientos no opera en horario nocturno. Por último, la falta generalizada de información de logística urbana para los distintos actores del sistema ha minado y continuará minando la efectividad de cualquier regulación. Resulta inexplicable, por ejemplo, la carencia de un adecuado portal web con información relacionada o de un motor de búsqueda virtual de las ordenanzas municipales por áreas temáticas.



Calle del Centro Histórico de Quito. Fuente: Wikimedia Commons

En síntesis, la ordenanza 147 constituye un primer paso hacia la regulación del sistema de movilidad de carga urbano y su adecuada articulación dentro de un sistema integrado de movilidad. No obstante, queda aún mucho por hacer para alcanzar un sistema de movilidad de carga competitivo y sostenible, regulado por instrumentos efectivos y pertinentes, y facilitado por soluciones de infraestructura suficientes.

Ordenanzas relacionadas

Las ordenanzas municipales, relacionadas a actividades económicas, como los parques industriales y la zona franca, están estrechamente relacionadas a la logística urbana y deben ser consideradas dentro de una propuesta de movilidad de carga. En el año 2012 entró en vigencia la ordenanza N°.281 que regula el nuevo parque industrial en la zona de Itulcachi. En esta ordenanza se establecen los lineamientos para un diseño adecuado de los accesos viales al sector. Algo similar sucede con la administración de la Zona Franca de Quito, en la cual los esfuerzos de infraestructura se han enfocado, acertadamente, en el desarrollo de vías que conecten de manera eficiente estas zonas de actividad económica especial, con las principales arterias de circulación.

No obstante, estas ordenanzas regulan solamente una parte del sistema de movilidad de carga, correspondiente a la ubicación y el acceso a las zonas de concentración de instalaciones manufactureras y a los centros de almacenamiento que, en ciertos casos, constituyen los nodos de origen de los flujos logísticos urbanos. No se han desarrollado regulaciones, con igual pertinencia, que permitan abordar la problemática de los nodos de destino de los flujos logísticos, es decir los establecimientos comerciales, dispersos, con distintos niveles de concentración, a lo largo y ancho de toda la ciudad. Con el presente estudio se pretende aportar a solucionar este vacío en la política pública, mediante una serie de recomendaciones que consideran la diversidad de características comerciales, poblacionales y de infraestructura presentes en

la ciudad. Dichas recomendaciones se plantean a continuación.

5.2 Recomendaciones generales para la política pública en logística urbana

5.2.1 Articulación de la movilidad de carga en los planes integrales de movilidad

A la fecha, en ninguno de los planes integrales de movilidad de la ciudad de Quito se ha abordado, con la importancia del caso, las necesidades y desafíos del sistema de movilidad de carga. Con base en la escasa información disponible, ni siquiera en la reciente Visión de la Movilidad 2015-2030, presentada en marzo del presente año por la actual administración municipal, se ha abordado este tema³. Esto contrasta con las iniciativas de transporte planteadas en metrópolis como Santiago o Ciudad de México, en las cuales el transporte de carga ha sido incorporado como un elemento importante en el sistema de movilidad y se han planteado lineamientos que permitirán desarrollar soluciones a futuro.

Se recomienda, por tanto, incorporar a la movilidad de carga como uno de los pilares dentro de los sistemas de movilidad, con la visión de generar una política pública de logística urbana. Esto permitirá, a futuro, asignar recursos, diseñar propuestas y desarrollar soluciones adecuadas y sostenibles.

5.2.2 Generar espacios de coordinación público-privada

Uno de los desafíos más importantes del sistema de logística urbana tiene relación con la gran cantidad de actores privados altamente fragmentados, incluyendo empresas de fabricación, empresas de servicios de distribución y establecimientos minoristas. Cada uno de

3 http://www.noticiasquito.gob.ec/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=13385

estos actores privados tiene necesidades y requerimientos particulares que deben estudiarse y evaluarse a fin de plantear soluciones de carácter sistémico. Por ejemplo, una propuesta de hacer entregas nocturnas podría ser viable para empresas de distribución, pero resulta sumamente difícil para pequeños establecimientos minoristas que no operan durante la noche. Por lo tanto, generar espacios de diálogo y coordinación entre los actores privados y los organismos públicos es fundamental para el diseño de soluciones.

5.2.3 Fortalecer los mecanismos de control

Como parte del desarrollo de una política pública de logística urbana, es necesario fortalecer los mecanismos de control. En Quito se ha podido observar que los agentes de tránsito logran controlar, con alto grado de efectividad, el acceso no autorizado de vehículos de carga a zonas de la ciudad. Sin embargo, no se ha podido alcanzar el mismo nivel de control para evitar, por ejemplo, que vehículos particulares utilicen los espacios designados para carga/descarga (ver Fotografía 1). Por ello es necesario expandir los esfuerzos de control a la par con el desarrollo de nuevas políticas y soluciones de infraestructura.

5.2.4 Desarrollar sistemas de incentivos

Ciertas soluciones de movilidad de carga podrán representar un costo financiero adicional para los actores privados. Este es el caso de los vehículos eléctricos que, si bien presentan un beneficio general en términos de reducción de la polución ambiental, su costo de adquisición ha limitado su introducción al mercado. En estos casos, se deberían desarrollar esquemas de incentivos, sea financieros, operacionales, o de otra naturaleza, para promover la adopción de estas propuestas. Por ejemplo, en ciudades como Santiago, São Paulo o Madrid, los vehículos eléctricos de carga tienen muchas menos restricciones de operación que los vehículos con motor de gasolina.

5.2.5 Portales de información

La administración municipal debería potenciar el uso de las tecnologías de información para difundir información relevante a la movilidad de carga. A la fecha no existe un portal en Internet que permita informar, a los distintos actores, las regulaciones vigentes, modificaciones o nuevas políticas. Actualmente, el acceso a las ordenanzas municipales es poco efectivo y poco eficiente.

Las ordenanzas están archivadas en orden cronológico y el sistema no cuenta con una función de búsqueda que permita ágilmente encontrar ordenanzas vigentes, por ejemplo, desde hace diez años. Tampoco fue posible encontrar un documento oficial respecto a la Visión de la Movilidad 2015-2030, a pesar de que se la presentó hace más de ocho meses. Los casos de Nueva York, São Paulo o Buenos Aires, citados en secciones anteriores, pueden ser utilizados como referencia de buenas prácticas para la difusión de información de logística urbana.

5.3 Recomendaciones específicas por tipo de categoría urbana

Con base en la categorización logística definida en la sección 3, y considerando las tendencias y buenas prácticas en logística urbana descritas en la sección 4, se plantean las siguientes recomendaciones por categoría. Es importante anotar que, acorde con la metodología descrita en la sección 1, cada una de estas recomendaciones deberá ser analizada a mayor profundidad, con estudios enfocados por tipo de zona, e incluyendo pruebas piloto en los casos que amerite.

5.3.1 Recomendaciones para el Centro Histórico

Por su importancia comercial, gubernamental y turística, el Centro Histórico requiere de una

atención particular. Se recomienda, en primer lugar, realizar un análisis a profundidad de la dinámica comercial y de las operaciones logísticas en la zona. Este nuevo estudio permitirá entender, por ejemplo, los principales tipos de actividad minorista, los horarios preferenciales de entrega y los tipos de vehículos generalmente utilizados por las empresas de distribución.

Con base en esto se podrá diseñar y evaluar soluciones de infraestructura y política pública adecuadas para las necesidades de cada zona. El segundo nivel de la metodología Mejores Ciudades para la Logística (sección 1), denominado “análisis de zonas críticas”, podría utilizarse como referencia.

Un sector como el Centro Histórico deberá contar con una cantidad suficiente de bahías de carga/descarga para facilitar las operaciones logísticas. Adicionalmente, se recomienda implementar centros de transbordo para la transferencia de mercancía de vehículos medianos a livianos.

Los centros de transbordo son particularmente importante debido a los planes de peatonalizar ciertas áreas del Centro Históricos, lo que implicará que la distribución en estas zonas deberá hacerse a pie o en vehículos ultralivianos, como las bicicletas.

Por lo tanto, los centros de transbordo podrán servir como puntos de abastecimiento para este tipo de operaciones. En paralelo a todas estas soluciones de infraestructura, se recomienda plantear incentivos a las empresas fabricantes y distribuidoras para potenciar la adopción de soluciones como el uso de bicicletas o vehículos eléctricos para las entregas en este sector.

Se recomienda también mantener criterios de libre acceso para vehículos livianos establecidos en la ordenanza 147. En cuanto a los vehículos de carga media, se recomienda revisar la ventana de tiempo de operación vigente (8:30 pm – 6:30 am) pues en esta franja horaria muy pocos establecimientos comerciales operan. El horario podría extenderse, por ejemplo, de manera similar al sistema de anillos concéntricos implementados en Buenos Aires.

5.3.2 Recomendaciones para el distrito comercial y de entretenimiento

Las recomendaciones para el distrito de entretenimiento (zonas de la Mariscal y la Floresta) son muy similares a las del Centro Histórico: implementar bahías de carga/descarga, explorar el uso de centros de transbordo y desarrollar incentivos para fomentar el uso de bicicletas y vehículos eléctricos. Además, se recomienda establecer ventanas adecuadas para la operación de vehículos de carga media, en base a la actividad comercial del sector. A diferencia del Centro Histórico, en estas zonas prevalece la actividad relacionada con servicios de hospedaje, alimentos y bebidas (HORECA), cuyos horarios de operación podrían facilitar esquemas de entregas nocturnas utilizando vehículos de carga media.

Con los incentivos y los niveles de seguridad adecuados, se podrían proponer programas voluntarios de entregas nocturnas, lo cual ayudaría a descongestionar el tráfico en horario diurno, particularmente en horas pico. Para las empresas, las entregas nocturnas podrían ayudar a mejorar los niveles de eficiencia operativa debido a los bajos niveles de tráfico en horas de la noche.

5.3.3 Recomendaciones para el distrito industrial

Tanto en el distrito industrial como en los parques industriales a lo largo de la ciudad, las soluciones de logística urbana deben enfocarse en facilitar el adecuado acceso y flujo de vehículos de carga pesada, media y liviana. Se debe asegurar que estos distritos y parques estén adecuadamente conectados con redes de paso y de acceso. Si bien las ordenanzas (por ejemplo del parque industrial de Itulcachi) sí contemplan el desarrollo de vías de acceso adecuadas, la situación es bastante más compleja para los parques industriales en las parroquias urbanas, pues el crecimiento urbano incrementa progresivamente los niveles de congestión en estas. Es el caso de la Avenida Simón Bolívar, arte-

ria crítica para la movilidad de pasajeros y que también conecta a las zonas industriales del sur en Turubamba con el distrito industrial en el norte. Recientemente se ha planteado la necesidad de restringir la circulación en esta avenida.

En estos casos es importante plantear alternativas para el sector productivo que permitan compensar, total o parcialmente, los efectos de estas nuevas restricciones.

5.3.4 Recomendaciones para el distrito corporativo

En el distrito corporativo existen también niveles importantes de actividad comercial y logística. Por lo tanto, se recomienda la implementación de bahías de carga/descarga en estas zonas. Debido a que los niveles de densidad comercial son menores, es poco probable que se requieran soluciones más avanzadas al momento.

5.3.5 Recomendaciones para zonas residenciales

Las zonas residenciales generalmente cuentan con bajos niveles de complejidad para las operaciones logísticas. Ni la congestión vehicular ni la disponibilidad de espacios para operaciones de carga/descarga suelen ser un inconveniente en estos sectores. Sin embargo, en zonas residenciales es importante implementar políticas de control de velocidad y de control de ruido para garantizar niveles adecuados de seguridad vial y de calidad de vida.

5.3.6 Recomendaciones para zonas periféricas

En las zonas periféricas la complejidad para las operaciones logísticas es aún menor por los bajos niveles de densidad poblacional y comercial. No obstante, para aquellas zonas ubicadas en la cercanía de parques industriales, es recomendable permitir la circulación de todo tipo de vehículos de carga, a fin facilitar un adecuado flujo desde y hacia las zonas industriales.

6. Conclusión

En el presente estudio se ha planteado una categorización de la ciudad de Quito en función del perfil logístico de cada sector, como base para el desarrollo de una política pública integral de logística urbana para la ciudad, que contemple tanto el desarrollo de regulaciones como la implementación de infraestructura adecuada para facilitar operaciones de carga y descarga. La metodología utilizada permitió generar el perfil logístico de la ciudad, empleando información demográfica, económica y cartográfica disponible en bases de datos de la ciudad así como en plataformas de acceso abierto.

La categorización permitió recomendar soluciones pertinentes con las condiciones y necesidades de cada tipo de zona urbana. Es imperativo extender el presente análisis con estudios orientados a evaluar el impacto de dichas propuestas en cada zona, en particular en aquellas zonas críticas para la actividad comercial como el Centro Histórico, La Mariscal o La Floresta. 

Bibliografía

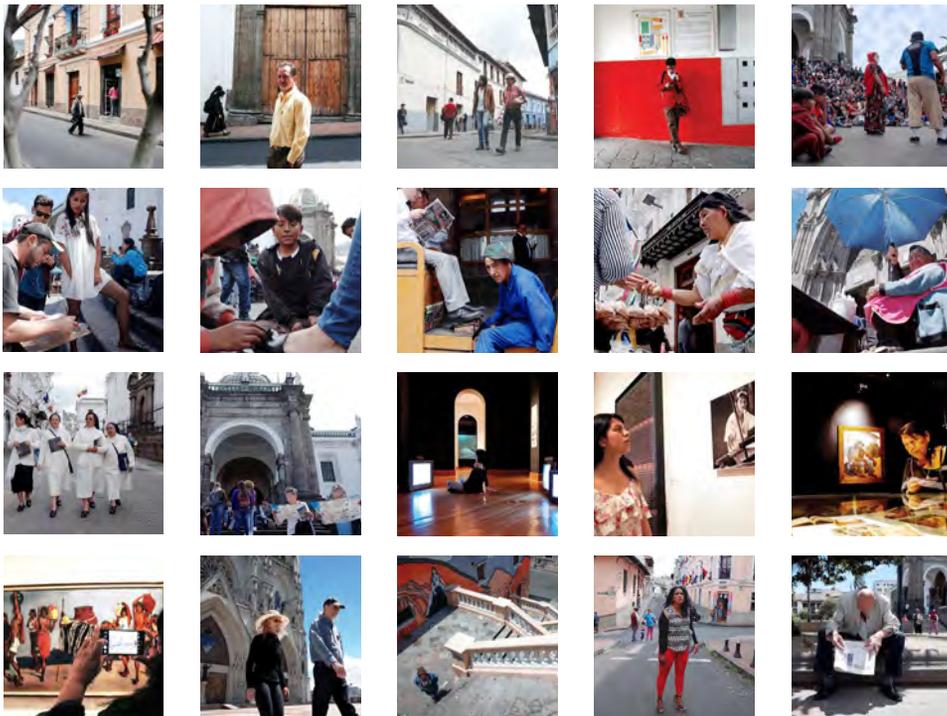
- Allen, Julian, Michael, Woodburn, Allan Browne, and Jaques Leonardi. 2012. "The Role of Urban Consolidation Centers in Sustainable Freight Transport." *Transport Reviews* 32 (4): 473-490.
- Berke, Philp R., David R. Godschalk, and Edward J. Kaiser. 2006. *Urban Land Use Planning*. Chicago: University of Illinois Press.
- BESTUFS. 2015. *Espace de Livraison de Proximite*. 08 02. www.bestufs.net.
- Blanco, Edgar. 2014. Concept Note on Urban Freight and Port Cities. The World Bank.
- _____. 2014. "Urban Logistics: a Latin American Perspective." Corporación Andina de Fomento.
- Blanco, Edgar, and Jan Fransoo. 2013. "Reaching 50 million nanostores: retail distribution in emergin megacities." *Beta Working Paper Series*, January.
- Cadena de Suministro. n.d. *Arranca en Madrid el proyecto FREVUE de distribución urbana sostenible de mercancías*. <http://www.cadenadesuministro.es/noticias/arranca-en-madrid-el-proyecto-frevue-de-distribucion-urbana-de-mercancias-sostenible/>.
- CET. 2015. *Caminhões*. 12 03. <http://www.cetsp.com.br/consultas/caminhoes.aspx>.
- Concejo Metropolitano de Quito. 2005. "Ordenanza Metropolitana N°.0147." Quito, Abril 5.
- Córdova, Juan P., D Merchán, and S Torres. 2014. "Redesigning a Retail Distribution Network in Restricted Urban Areas: A Case Study on Beverage Distribution in the Historic Center of Quito." *Journal of Applied Research and Technology* (Elsevier) 12 (5): 850-859. doi:10.1016/S1665-6423(14)70591-7.
- Crainic, Teodor Gabriel, Nicoletta Ricciardi, and Giovanni Storchi. 2004. "Advanced freight transportation systems for congested urban areas." *Transportation Research: Part C* 12 (2): 119-137.
- Dablanc, Laetitia. 2011. "City Logistics Best Practices: a Handbook for Authorities." Bologna: Sustainable Urban Goods Logistics Achieved by Regional and Local Policies.
- _____. 2009. "Freight Transport for Development Toolkit: Urban Freight." Washington DC: World Bank/DFID.
- Dablanc, Laetitia. 2007. "Goods transport in large European cities: Difficult to organize, difficult to modernize." *Transportation Research Part A* 280-285.
- Dezi, Giampaolo, Giulio Dondi, and Cesare Sangiorgi. 2010. "Urban freight transport in Bologna: Planning commercial vehicle loading/unloading zones." *The Sixth International Conference on City Logistics*. Procedia–Social and Behavioral Sciences.
- Dobbs, Richard, Sven Smit, Jaana Remes, James Manyika, Charles Roxburgh, and Alejandra Restrepo. 2011. "Urban world: Mapping the Economic Power of Cities." McKinsey Global Institute.
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. 2015. *Carga y descarga de camiones en vía pública*. 11 20. <http://movilidad.buenosaires.gov.ar/control-y-seguridad-vial/ordenamiento-del-transito/carga-y-descarga-de-camiones-en-via-publica/>.
- Grus, Joel. 2015. *Data Science From Scratch*. Sebastopol, CA: O'Reilly.
- Hall, Peter V., and Markus Hesse. 2013. *Cities, Regions and Flows*. New York: Routledge.
- Holguín-Veras, Jose, Miguel Jaller, Ivan Sanchez-Diaz, Jeffrey Wojtowicz, Shama Campbell, Herbert Levinson, Catherine Lawson, Erica Levine Powers, and Lorant Tavasszy. 2012. "Freight Trip Generation and Land Use." Washington, DC: National Cooperative Freight Research Program & National Cooperative Highway Research Program–Report 19.
- Knoflach, Hermann. 2001. "Logistics for City Planning." In *City Logistics II*, by Eiichi Taniguchi and Russell G. Thompson. Kyoto: Institute of Systems Science Research.
- Macario, Rosario, Ana Galelo, and Paulo Martins. 2008. "Business Models in Urban Logistics." *Ingeniería y Desarrollo* 1 (24): 77-96.

- Merchán, Daniel, and Edgar Blanco. 2015. "The Future of Megacity Logistics."
- Merchán, Daniel, Edgar Blanco, and Alexis Bateman. 2015. "Urban Metrics for Urban Logistics: Building an Atlas for Urban Freight Policy Makers." *14th International Conference on Computers in Urban Planning and Urban Management*. Cambridge.
- MIT Megacity Logistics Lab. 2015. February 13. <http://megacitylab.mit.edu/>.
- NYC-DOT. 2015. *Trucks & Commercial Vehicles*. 11 22. <http://www.nyc.gov/html/dot/html/motorist/trucks.shtml>.
- Paris City Council. 2005. "Technical Guide to Delivery Areas for the City of Paris." Paris: Paris City Coucil–Direction de la Voirie et des Déplacements.
- Ponce, Eva, and Jose Gonzalez. En proceso. "Calidad Pascual, creating value through collaboration." In *Reaching 50 Million Nanostores*, by Edgar Blanco and Jan Fransoo. Cambridge.
- United Nations, Department of Social en Economic Affairs. n.d. *Populations Estimates and Projections*. Accessed January 29, 2014. http://esa.un.org/unup/Analytical-Figures/Fig_1.htm.
- Winkenbach, Matthias, Sergio A Caballero, Edgar E Blanco, and Stefan Spinler. 2013. "Principal component analysis of urban areas for urban freight modeling: A case study in Mexico City." *MIT CTL Working Paper*.

El centro histórico de Quito y su gente

Alexandr Nemudrov*

- * Después de obtener su título en Publicidad en Moscú, se traslada a vivir a San Petersburgo donde descubre el campo de la fotografía. Inicialmente se siente atraído por la fotografía paisajista, pero viviendo en semejante ciudad, de inigualable belleza e historia, empieza a fotografiar personas y lugares en su cotidianidad. Recientemente se encuentra viviendo en Quito, donde ya ha sido contratado para fotografiar tanto eventos como conciertos de música clásica, retratos de músicos, y fotografías del centro histórico y su gente.



El centro histórico de Quito imprime una pluralidad de imágenes.







Para no perder la tradición, gente del centro, y de otros lugares se reúne en las plazas, en donde comediantes, músicos y otros artistas actúan gratuitamente.



Hay quien se apura para llegar a tiempo, y hay quien se detiene en el camino a lustrar sus zapatos. Muchos niños después de la escuela, son quienes mantienen viva esta costumbre.



Los vendedores ambulantes también forman parte del escenario urbano.



En torno a la vida cotidiana de estas personas se levantan monumentos arquitectónicos que envuelven a la gente en la atmosfera del tiempo en el que fueron concebidos.



Los jóvenes buscan constantemente maneras de identificarse con algo nuevo como el arte contemporáneo.



La cultura pasa por los museos y por la vida cotidiana de gente.







El Centro Histórico no solo es aglomeración de gente, sino también de caminos, y direcciones.



El caminar por sus estrechas calles y fotografiar a su gente alrededor, demuestra que la vida aquí no se detiene nunca. Abriéndose a un mundo moderno pero conservando sus tradiciones, el centro histórico me impresiona por su multiplicidad de escenas.



Aproximaciones a las formas de la política en el mercado San Roque

Raúl Moscoso*

Juan Fernando Ortega**

Este artículo toma como base la investigación sobre el Mercado San Roque realizada por el eje de espacio público del Instituto de la Ciudad, en el periodo 2015-2016; conformado por los investigadores: Raúl Moscoso, Juan Fernando Ortega, Fabián Regalado y Azucena Sono.

* MsC en Estudios de la Cultura por la Universidad Andina Simón Bolívar.

** MsC en Estudios de la Cultura por la Universidad Andina Simón Bolívar.

Resumen

El mercado San Roque es uno de los principales espacios de distribución de alimentos de la ciudad de Quito. Su importancia a nivel alimentario se articula también a dinámicas socioeconómicas y laborales de sectores populares de la ciudad, gran parte de ellos pertenecientes a nacionalidades indígenas. Este artículo se enfoca principalmente en dos hitos de la vida política del mercado: la organización de los trabajadores de San Roque que inicia a fines de los años 1970 y se extiende hasta la actualidad; y las propuestas encaminadas hacia la modernización y refuncionalización de este centro de comercio

que ha generado el Municipio de Quito desde la década de 1990, las mismas que suprimirían su condición de mercado mayorista, y que han activado alarmas entre sus comerciantes y dado pie a alianzas y procesos de negociación y conflicto. Este análisis busca entender las especificidades que giran alrededor de los modos de organización de los trabajadores de San Roque; y la dinámica política que surge en torno a las posibilidades de modernizar o reubicar el mercado, los objetivos de los actores en disputa, y las estrategias utilizadas por cada una de las partes.

Palabras clave

Mercados del Centro Histórico de Quito, organización social, intervención institucional, disputas.

Abstract

The popular market of San Roque is one of the main hubs of food distribution in the city of Quito. Its alimentary importance intertwines with socio economic and work dynamics from the popular sectors of the city, most of them part of indigenous nationalities. This article mainly focuses on two cornerstones of the political life of this market: the organization of the workers of the market from the 70s until today, and the proposals for the modernization and optimization of this commerce center, made by the city's government since 1990. These proposals would suppress its condition of wholesale market and have alarmed its workers and traders, giving way to alliances and processes for negotiation and conflict. This analysis seeks to understand the specificities that mold the organization modalities of the market workers, the political dynamics that arise within the possibilities to modernize or move the market, and the objectives of the contending actors with the strategies used by each of the parties.

Key words

Markets of the Colonial Downtown of Quito, social organization, institutional mingling, disputes

Introducción

En algunas ocasiones los mercados son vistos exclusivamente como espacios de comercio e intercambio de mercancías, y en otros momentos se los toma en cuenta como lugares que generan trabajo a gran cantidad de personas. Sin embargo la dimensión que trata acerca de las relaciones de poder, de las jerarquías y de los conflictos que se establecen en estos espacios no ha sido suficientemente explorada¹. El Instituto de la Ciudad se propuso, a través de una investigación realizada durante 2015 y parte de 2016, descifrar esta realidad del mercado San Roque desde un análisis politológico, que entiende a las relaciones sociales como relaciones de poder en permanente conflicto.

La mirada centrada en el conflicto no entiende a este solamente por sus capacidades destructoras o transgresoras, también lo comprende como posibilidad permanente de negociación, de cambio y de transformación. La posesión de recursos económicos, simbólicos y políticos influyen, desde luego, en la dirección que tome el conflicto. En este artículo observamos a los principales actores políticos que intervienen en San Roque y su participación en el contexto de un territorio al que se considera en disputa. La utilización del término 'disputa' es meramente descriptiva y no pretende cargar al texto de tintes sensacionalistas.

La investigación que sirve de base para este artículo tomó en cuenta el espectro más amplio de actores políticos que actúan en el mercado

San Roque, dando igual peso a las organizaciones de comerciantes, a las instituciones municipales que tienen injerencia en el mercado y a varios trabajadores no organizados. El acercamiento a estos sectores sociales contempló metodologías cuantitativas² y cualitativas³ que permiten un acercamiento científico a la realidad política del mercado San Roque, así como la reconstrucción de percepciones de los actores alrededor de esta centralidad de la ciudad de Quito.

Otra fuente de información relevante fue el acceso que tuvieron los investigadores a algunos archivos municipales, en los que descansa buena parte de la memoria de los sucesos que han marcado diferentes trayectorias y coyunturas en el mercado en los últimos años. De especial interés para esta investigación ha sido el archivo que posee la Agencia de Coordinación Distrital del Comercio (ACDC) sobre el mercado San Roque.

La primera parte de este artículo, compuesta de dos capítulos, hace un esfuerzo por describir a los diferentes actores políticos del mercado: principalmente a las asociaciones y las coaliciones de asociaciones, los motivos de su conformación, y las disputas y jerarquías que establecen dentro de este espacio de comercio y sociabilidad. La segunda parte estudia algunos de los conflictos que giran alrededor del mercado. Este análisis implica a las posiciones de las asociaciones del mercado, pero también al importante papel que juega el Municipio como institución rectora de los mercados de la ciudad y como planificadora del territorio. Esta misma

1 Las indagaciones sobre organizaciones de mercados muchas veces no van más allá de los análisis institucionales que tratan de determinar los principales actores del mercado en función de las alianzas que puedan realizar en relación a sus fines planificados, o de los diagnósticos e investigaciones que se han realizado atendiendo a uno de los sectores en conflicto, reduciendo parcialmente su mirada sobre la complejidad de estos espacios.

2 Agradecemos al Instituto Superior de Investigaciones y Postgrados de la Universidad Central del Ecuador, así como a la Coordinación de Vinculación con la Sociedad de la Facultad de Ciencias Económicas, por la colaboración en la realización de una encuesta a consumidores y clientes del Mercado San Roque; en particular van nuestros agradecimientos a los profesores Nancy Medina, Diego Carrión, Patric Hollenstein, Pablo López y Geovanni Manosalvas en el diseño muestral, la revisión técnica y soporte logístico, así como la participación de decenas de estudiantes de esa facultad y de la Escuela de Sociología de la misma Universidad en el levantamiento e ingreso de información.

3 Como parte de la metodología cualitativa de este estudio, se desarrollaron nueve perfiles de asociaciones que contienen las características principales de estas organizaciones del mercado. También se realizó observación participante y se efectuaron treinta entrevistas semiestructuradas que sustentan una parte significativa de este artículo.

sección observa y analiza la conflictividad como elemento determinante para la toma de decisiones acerca del futuro del mercado San Roque.

Mercados populares, organización interna y relación con las instituciones: elementos para la comprensión del campo político del mercado San Roque

La trayectoria política de los mercados de la ciudad de Quito, específicamente la de los mercados municipales, se encuentra atravesada por su organización política interna, por la relación entre sus organizaciones de base, las instituciones y la política institucional que regula estos espacios⁴. A lo señalado hay que añadir que algunos de los mercados populares de Quito se han configurado, a través de sus actores sociales (comerciantes, trabajadores y organizaciones), como “actores o productores de la política” y no únicamente como “objetos

pasivos que la sufren” (Unda, 1995: 109). En este sentido, el posicionamiento político de ciertos mercados de la capital se ha desarrollado a través del fortalecimiento de sus organizaciones internas, pero también de la maduración de posturas y propuestas que permiten procesar o afrontar medidas institucionales o negociar con las mismas.

En el caso del mercado San Roque, se puede observar dos etapas diferenciadas en su trayectoria organizativa. Éstas han sido identificadas como hitos que marcan su vida política:

- La primera desarrollada entre 1981 (fecha en que se inaugura el nuevo mercado San Roque) y principios de la década de 2000, que se caracterizó por la formación de las asociaciones de comerciantes del mercado y que estableció un primer paso en la configuración organizativa de los trabajadores del nuevo San Roque. En esta etapa se desarrollaron algunos posicionamientos



Mercado San Roque en el Centro Histórico de Quito. Fuente: Arquitectura Expandida

⁴ Como parte de la metodología cualitativa de este estudio, se desarrollaron nueve perfiles de asociaciones que contienen las características principales de estas organizaciones del mercado. También se realizó observación participante y se efectuaron treinta entrevistas semiestructuradas que sustentan una parte significativa de este artículo.

políticos de los comerciantes y trabajadores del mercado; y se realizó el establecimiento de jerarquías, algunas de ellas influidas por las relaciones sociales y económicas ya entabladas en el antiguo San Roque. En este sentido, muchos de quienes fueron mayoristas en el antiguo mercado pasaron a serlo también en el nuevo, con lo cual se trasladaron, y en algunos casos se reforzaron, las posiciones de privilegio instauradas de acuerdo a los niveles económicos manejados por los comerciantes⁵.

- La segunda, que inicia en la última mitad de la década del 2000 y se extiende hasta la actualidad, y que se caracteriza por la conformación de organizaciones aglutinadoras que integran a varias asociaciones del mercado con la finalidad de consolidar posturas y propuestas frente a los planteamientos municipales y de la planificación urbana institucional. Las nuevas coaliciones de asociaciones de San Roque, además de mostrar incidencia a nivel de todo el mercado o de gran parte de sus agrupaciones, articulan a actores externos y establecen vínculos con instituciones y organizaciones barriales.

La organización interna de los comerciantes y trabajadores del mercado San Roque

El nuevo mercado San Roque se inauguró el 10 de agosto de 1981. La apertura de este mercado significó el traslado del antiguo San Roque hacia los límites del Centro Histórico de Quito.

Esta reforma se realizó en un contexto de intensificación del comercio popular, alimentado por la migración interna hacia la capital, al mismo tiempo de aplicación de medidas urbanísticas focalizadas, por un lado en la modernización de

la ciudad, y por otro en el impulso de políticas de conservación patrimonial del Centro Histórico de Quito (CHQ).

De acuerdo con la información recabada, la conformación de las asociaciones del mercado San Roque se desarrolló entre los últimos años de la década de los setenta y los primeros años de la década del 2000.

Esta estructura organizativa se desarrolló principalmente con el objetivo de generar ciertos medios de estabilidad laboral, de formalización de las actividades, y de mejoramiento de las condiciones laborales de comerciantes y trabajadores; aunque también de retomar procesos organizativos generados con anterioridad a la apertura del nuevo mercado, reproducir y establecer posicionamientos políticos y económicos, y entablar modos de organización frente a decisiones municipales y a otras organizaciones del mercado.

En el mercado San Roque funcionan en la actualidad 23 asociaciones de comerciantes. De éstas, quince operan al interior del mercado y ocho en la calle Loja y sus vías aledañas. Las asociaciones instaladas en el interior del mercado laboran en puestos ubicados en plataformas, en subsuelos, en corredores y en el parqueadero; y las organizaciones establecidas en el exterior en puestos instalados en veredas y calles. Por otro lado, de las 23 asociaciones del mercado 19 son organizaciones de minoristas y cuatro de mayoristas.

Las asociaciones de comerciantes del mercado San Roque operan más allá de la presencia institucional. Es decir, se han conformado como organismos que han definido sus reglas y modalidades de trabajo con el objetivo de lograr el funcionamiento de este núcleo de comercio, aún en épocas de mayor ausencia institucional como las que se han establecido a partir de los intentos de reubicación de este centro de

5 Buena parte de los comerciantes del nuevo mercado San Roque, incluidos los mayoristas, provienen del antiguo mercado San Roque, que se localizó entre mediados de la década del cincuenta y principios del ochenta del siglo anterior en las calles Rocafuerte y Chimborazo.

6 En ciertos casos el número de asociados puede no ser exacto debido a que estos datos están en continua actualización.

Tabla 1:
Asociaciones del mercado San Roque

NOMBRE DE LA ASOCIACIÓN	NÚMERO DE ASOCIADOS
1) ASOCIACIÓN 1 DE MAYO	373
2) ASOCIACIÓN 10 DE AGOSTO	400
3) ASOCIACIÓN 12 DE NOVIEMBRE	180
4) ASOCIACIÓN 12 DE OCTUBRE	90
5) ASOCIACIÓN 14 DE FEBRERO	39
6) ASOCIACIÓN 2 DE DICIEMBRE	110
7) ASOCIACIÓN 23 DE ABRIL	282
8) ASOCIACIÓN CENTRAL TÉCNICO	148
9) ASOCIACIÓN INDEPENDIENTES	12
10) ASOCIACIÓN LA ECUATORIANA	21
11) ASOCIACIÓN LA UNIÓN	30
12) ASOCIACIÓN NUEVO MERCADO SAN ROQUE	648
13) ASOCIACIÓN PRIMERA ECUATORIANA	49
14) ASOCIACIÓN PUERTA DEL SOL	98
15) ASOCIACIÓN SANTO DOMINGO	104
16) ASOCIACIÓN ATIRY	40
17) ASOCIACIÓN AFROECUATORIANA	16
18) ASOCIACIÓN 17 DE NOVIEMBRE	111
19) ASOCIACIÓN 5 DE DICIEMBRE	110
20) ASOCIACIÓN 5 DE MAYO	43
21) ASOCIACIÓN 4 DE DICIEMBRE	65
22) ASOCIACIÓN AMBROSIO LASSO	45
23) ASOCIACIÓN 8 DE MARZO	48
TOTAL DE COMERCIANTES	3,062

Fuente: Administración del mercado San Roque. Elaboración: Instituto de la Ciudad⁶.

comercio⁷. En este sentido, la mayoría de estas asociaciones ha creado modos de autoorganización (entre los que se cuentan el establecimiento y la aplicación de principios internos, y la realización de los pasos correspondientes para lograr la legalización de cada asociación) y autogestión (focalizados sobre todo en la manu-

tención del espacio, y entre los que se incluye la recolección de aportes, por cada asociación y entre cada uno de sus integrantes, para cubrir servicios básicos, seguridad y limpieza), así como diferentes posturas frente a las reglamentaciones municipales y al papel que el municipio debería cumplir en el mercado.

⁶ En ciertos casos el número de asociados puede no ser exacto debido a que estos datos están en continua actualización.

⁷ Como se tratará con más detalle en otra sección de este artículo, la decisión de trasladar San Roque a otra zona de la ciudad ha dejado como una de sus consecuencias el abandono casi total del mercado por parte de las instituciones encargadas de su administración. Así, las intervenciones realizadas para mantener en buenas condiciones al mercado por parte de estas entidades son puntuales, y casi inexistentes, a partir de la primera década del siglo XXI.



Fuente: Encuesta San Roque ICQ 2015. Elaboración: Instituto de la Ciudad.

Las asociaciones de comerciantes: jerarquías, niveles de reconocimiento y disputas

Durante su existencia, y debido a factores económicos y políticos, ciertos mercados populares de la capital se han constituido en ámbitos de enfrenamientos por el espacio y las posibilidades de trabajo. En el caso de San Roque, estas disputas establecen posturas y jerarquías que se incorporan en las formas de organización de sus trabajadores (por lo tanto, en el campo político del mercado), y posibilitan acciones y beneficios diferenciados.

Existen diferentes factores económicos, sociales y políticos dentro de San Roque que influyen en el establecimiento de estas categorías, entre los que encontramos: la condición de los comerciantes como “formales” o “informales”⁸,

de puesto fijo o ambulantes, mayoristas o minoristas; pero también la ubicación de los comerciantes de puesto fijo en la parte interna o externa del mercado⁹, el estatus de los comerciantes dentro de las asociaciones, la antigüedad de los comerciantes, etc.

De manera específica, dentro de las asociaciones de comerciantes se establecen diferentes niveles de reconocimiento, relacionados con la pertenencia de los inscritos a dichas organizaciones. Estas distinciones dan lugar a que no todos los asociados tengan el mismo grado de legitimación dentro de las agrupaciones. Por ejemplo, dentro de ellas se habla de miembros registrados y no registrados, o “legales” y no legalizados. En este sentido, los socios no legalizados son privados de las atribuciones que ejercen los socios “legales”; por ejemplo, según una entrevistada: “[los socios no legalizados] no pueden participar en elecciones [...]” (Fanny, 55

⁸ Los vendedores de San Roque no son comerciantes formales en el sentido estricto del término (por cuanto no están sujetos a todas las normas y exigencias institucionales a las que están los comerciantes formales; no disponen de total estabilidad laboral y de ingresos o de garantía de derechos laborales, etc.). Sin embargo, en el mercado se han desarrollado modos de formalización y legalización de actividades que establecen distinciones entre los trabajadores del mercado, como tener o no registrados sus puestos en el catastro municipal; cumplir con otros requerimientos municipales y de las asociaciones, etc.

⁹ En tanto que quienes trabajan en la parte externa de San Roque, es decir en áreas tomadas por comerciantes, no son reconocidos como miembros del mercado por una parte de quienes laboran en las áreas internas o “legítimas”.

años, comerciante de abarrotes del interior del mercado). De la misma forma hay fiestas que se realizan dentro del mercado, reservadas exclusivamente para los comerciantes asociados: las desgranadoras y los cargadores no forman parte de ellas.

Las jerarquías y posiciones sociales y políticas que se establecen entre los asociados repercuten en sus niveles de seguridad laboral, en un espacio ya caracterizado por altos índices de precarización en el trabajo como el de San Roque¹⁰.

Así también, cabe preguntarse qué otros aspectos puede acarrear el desigual ejercicio de derechos entre los asociados: puede ocurrir, por ejemplo, que en esta situación los miembros no legalizados carezcan de la posibilidad de poner temas de su interés en la agenda de la asociación, y que en este sentido los dirigentes dejen de responder a sus necesidades: "Asociados [legalizados] somos solo unos 140, pero de ahí en nuestra asociación somos 600." (Fanny, 55 años, comerciante de abarrotes del interior del mercado).

Otro de los aspectos que forma parte del ámbito político de las asociaciones de San Roque se expresa en las disputas y conflictos por los espacios del mercado desarrollados principalmente entre mayoristas y minoristas, y entre quienes laboran dentro y quienes ejercen su actividad comercial en las calles que le rodean: "No nos llevamos [con los comerciantes de fuera del mercado]. Nosotros [los de adentro] queríamos hacerles levantar, peor se volvieron enemigos [...]. (Fanny, 55 años, comerciante de abarrotes del interior del mercado). Así también, gran parte de las organizaciones de mayoristas desconoce a los comerciantes de la calle Loja y sus alrededores (en su mayoría minoristas) como integrantes legítimos del mercado, aspec-

to que forma parte de pugnas entre grupos de asociaciones que se reflejan en la cotidianidad del mercado y de sus trabajadores.

Las modalidades de distribución de puestos dentro del mercado San Roque es otro de los elementos que manifiesta las luchas por los espacios de trabajo y que, en parte, concierne al desempeño político de estas organizaciones. Estas formas de asignación de lugares varían de acuerdo a factores como el momento político-organizativo del mercado, la ubicación en el interior o en el exterior de su edificio, el grado de poder ejercido por las dirigencias de las asociaciones, etc. De este modo, según ciertos entrevistados, en la fase de apertura del nuevo San Roque (1981), la distribución de puestos se dio en buena medida por parte del Municipio.

No obstante, y en diferentes momentos, las organizaciones de comerciantes han tomado a cargo esta distribución como uno de los mecanismos para administrar las áreas que les corresponden o para incorporar asociados. En otros casos se establecen preferencias selectivas en la distribución de puestos; esto es lo que sucede con la asignación de espacios de comercialización dentro de las redes familiares establecidas en el mercado San Roque¹¹.

Por su parte, la distribución de puestos en la calle Loja y sus alrededores se desarrolló, según comerciantes que pertenecen a las asociaciones que laboran en esta área, sin intervención municipal, en tanto que constituyó una ocupación de estas vías por parte de sus vendedores. A pesar de los conflictos existentes, las asociaciones de comerciantes de esta calle han pasado a ser parte integral del mercado, y su reconocimiento como parte del mismo varía de acuerdo a los momentos políticos del lugar y a alianzas que se activan de acuerdo a los intereses de las asociaciones y los asociados.

10 Los índices de precarización laboral que se presentan en San Roque no dependen únicamente del mercado sino también, y quizá principalmente, de factores estructurales socioeconómicos y políticos del país.

11 En el mercado San Roque se han establecido redes familiares formadas, en parte, por generaciones de migrantes internos cuyos miembros buscan estabilidad laboral a través del aseguramiento de espacios de empleo como los que ofrece el mercado San Roque (mayores detalles acerca de las redes familiares de San Roque en Moscoso, Ortega y Sono, 2016).



Comerciantes mayoristas del Mercado San Roque. Autora: Ana Carrillo.



Comerciantes mayoristas de aguacates y clientes, estos productos serán distribuidos por toda la ciudad. Autor: Raúl Moscoso.

¿Cómo nos ganamos los puestos? Mi mamá llegó a arrendar ese local [ubicado en las calles Loja y Mariscal Sucre] y yo comencé allí a vender los huevitos que significa tres cubetas. Entonces poquito a poquito y yo me salí al frente de mi mamá y ahí empieza-

ron unitas y otritas a vender, y así poco a poco invadimos la calle. Nosotros [los comerciantes de la calle Loja] no somos vendedores de ayer, de hace un mes o de hace un año, nosotros somos vendedores de al menos 25-30 años (Miriam, comerciante de la calle Loja).



Cargadora del Mercado San Roque acompaña a cliente con sus compras. Autor: Luis Herrera.

No obstante, las asociaciones no son estructuras inmovilizadas que permanecen inalteradas en el tiempo. Los asociados y sus líderes tienen capacidad de aprender de los errores y aciertos cometidos (esta es una constante en gran parte de las organizaciones populares de la ciudad de Quito); esto puede entenderse como procesos de maduración política, aunque no necesariamente ello implique la extinción de prácticas clientelares que se desarrollan en ciertos casos.

El papel de las asociaciones de comerciantes de San Roque ha sido determinante para consolidar la organización interna del mercado y garantizar espacios de trabajo tanto dentro como en sus alrededores¹², pero también, como se verá más adelante, para el desarrollo de procesos de negociación y, en ciertas ocasiones, de confrontación con el Municipio.

Asociatividad y trabajadores precarizados

La no asociación es la actual postura política de gran parte de los cargadores del mercado San Roque. Para algunos de estos trabajadores, la condición de no asociados les permite ir y venir a disponibilidad entre su lugar de origen y el mercado, favoreciendo a su situación de migrantes temporales. Al respecto, uno de los cargadores de San Roque comenta: “No, así no más queremos estar [sin asociarnos]. Porque al mercado están viniendo a trabajar de todo lado, aquí vienen a llenar las gentes.” (Humberto, adulto, cargador).

En tanto que otro de estos trabajadores manifiesta: “Nos quisieron unir a que nombremos una directiva, entonces los cargadores dijimos

¹² El rol desempeñado por las asociaciones de comerciantes de San Roque ha incluido, además, en ciertos casos, el acoger a comerciantes provenientes de los varios desplazamientos de vendedores ocurridos en el Centro Histórico de Quito.



Frente Mercado San Roque. wordpress

que no, antes eso no había dado resultado. Recientemente volvieron con esa cantaleta, toditos les pararon el carro y dijeron «nosotros somos libres, somos independientes» [...]” (Honorio, 65 años, cargador).

En esta misma línea, para ciertos cargadores de San Roque la conformación de asociaciones representaría un “compromiso” con el mercado que ven conveniente únicamente para los comerciantes: “Yo creo que no [es necesario que nos asociemos]. Claro, la organización queda bien para el vendedor, para su trabajo en el puesto, para recibir algún beneficio de alguna autoridad [pero para nosotros] eso no” (Honorio, 65 años, cargador). Queda por pensar si existen posibilidades de mejoramiento de las condiciones laborales de los trabajadores precarizados del mercado sin que necesariamente establezcan procesos de asociación.

Parte de la precariedad laboral de estos trabajadores puede deberse a una resignación frente

a las condiciones mayoritariamente adversas en las que desarrollan sus actividades: el cargador entrevistado reconoce que los comerciantes sí pueden obtener beneficios, pero que ellos no los requieren (¿merecen?). Aunque también hay que tomar en cuenta que muchos cargadores defienden la independencia con la que ejercen su oficio en San Roque¹³ y, por otro lado, que estos trabajadores desarrollan modos de organización por fuera del mercado que influyen en su situación de trabajo¹⁴.

Sin embargo, la postura actual de estos trabajadores tiene sus argumentos. Según gran parte de los cargadores y algunos de los comerciantes del mercado, los cargadores intentaron conformar una asociación hace varios años, pero fueron estafados por quien tomó las riendas de esta iniciativa. Esta situación llevó a que en adelante la mayoría de los cargadores rechacen las propuestas de asociatividad planteadas por actores internos (es decir, por los mismos cargadores o por dirigencias de San Roque) o

13 Comprendida, en algunos casos, como una ventaja que permite un manejo “propio” del tiempo y brinda la posibilidad de realizar otras actividades que forman parte de las estrategias de subsistencia económica, personal y familiar, en algunos casos elegir la clientela, etc.

14 Para ampliar información acerca de las redes de colaboración entre cargadores se puede acudir a: Moscoso, Ortega, Sono (2015).

externos al mercado. Uno de los entrevistados comenta:

Los cargadores tenían (un) dirigente. Él había recogido plata diciendo que es para hacer aprobar el estatuto jurídico de la asociación. Cada persona había dado 30 o 25 dólares, una cantidad de gente. Y con esa plata no se sabe a dónde se fue. Ahora por eso, ellos no quieren estar organizados. (José Antonio, adulto mayor, dirigente de la asociación ATIRY)¹⁵.

Al mismo tiempo, ciertos cargadores de San Roque encuentran que el organizarse podría ser ventajoso y traerles beneficios, como por ejemplo la obtención de un seguro de salud necesario para su actividad:

No tengo ningún seguro, ya éramos de hacer una organización aquí pero lamentablemente la gente no entiende que nosotros no tenemos seguro. Ahorita estamos bien, pero por ahí nos golpeamos, nos caemos, nos lesionamos, y no nos ayuda nadie [...]. Algunos queríamos hacer una reunión para organizarnos y otros pensa-

ban «de dónde vamos a sacar plata, para que vuelta nos roben» (Juan, adulto mayor, cargador del mercado).

Por otro lado, un estibador del Mercado Mayorista de Quito, pero conocedor de San Roque por haber trabajado en él, opina que el establecer modos de organización favorecería a los cargadores de San Roque, y constituiría inclusive un modo de salvaguardar su trabajo ante una posible reubicación del mercado:

Si es que San Roque pasara a otro lugar sería algo penoso que los cargadores no sean tomados en cuenta porque no tienen una organización. Por eso es importante que formen una asociación que se haga ver, y que sean también catastrados. Para que así, a donde vaya el mercado San Roque ellos puedan entrar a trabajar. Nosotros estamos haciendo las gestiones para ser catastrados, pongamos que el Mayorista pase a otro lado [...] Imagínese si [los cargadores de San Roque] no son tomados en cuenta, van a quedarse en la calle (José, 35 años, estibador del Mercado Mayorista)¹⁶.



Cargadores del Mercado San Roque durante la comercialización de aguacates. Autor: Raúl Moscoto.

15 De acuerdo con las declaraciones de ciertos cargadores y comerciantes, en el último año se han realizado intentos de asociar a los cargadores de San Roque por parte de activistas que trabajan con el mercado.

16 De igual manera, para este entrevistado el estar organizados es una manera de tener presencia dentro del espacio de trabajo, en su caso en el Mercado Mayorista, y de poder ser escuchados por el municipio y sus autoridades: “[...] queremos ser catastrados para que seamos casi ya un miembro más de aquí del mercado, no seamos solamente un trabajador simple así desconocido, y que algún día podamos ser partícipe de esto [...]” (José, 35 años, estibador del Mercado Mayorista).



Cargadora del Mercado San Roque. Autor: Luis Herrera.

La no asociación de los trabajadores precarios de San Roque se extiende a las desgranadoras del mercado. Se desconoce con especificidad los motivos por los que no se encuentran asociadas. Sin embargo, de acuerdo con testimonios recogidos para esta investigación, una de las principales razones es la condición de vulnerabilidad en la que las desgranadoras desarrollan sus actividades: una parte de las desgranadoras de San Roque trabaja con comerciantes del mercado, por lo general mayoristas, sin ningún tipo de seguridad laboral¹⁷.

En el caso de las vendedoras-desgranadoras, algunas de ellas son parte de asociaciones del mercado en donde, a pesar de haber trabajado por varias décadas, no han logrado obtener un puesto fijo (una porción de ellas labora durante el día en puestos cedidos por mayoristas que dejan sus espacios después de haber realizado sus actividades en horas de la madrugada): aquí aparece nuevamente el tema del grado de reconocimiento de los miembros de las asociaciones y la sujeción de los trabajadores

“no registrados o legalizados” (en este caso las desgranadoras) a las decisiones políticas y coyunturales de estas organizaciones: “Nosotras tal como estamos ahora andábamos antes. Desde hace poco tiempo estamos aquí dentro, ésta plataforma antes era arriba en el parqueadero y laborábamos así mismo al lado de ellos [de los comerciantes de la asociación], atrás, debajito de un carro laborábamos, después de años nos pasaron acá.” (Mujer, 34 años, desgranadora y vendedora). Aunque aparentemente su situación mejoró con el cambio de lugar, sus condiciones de trabajo precarias y su subordinación a la jerarquía de los comerciantes se mantiene intacta.

Como se ve, estos sectores de la población son los que tienen sus derechos más vulnerados. Existen relaciones de explotación laboral que en muchas ocasiones repercuten sobre los cuerpos de los trabajadores y trabajadoras, además de las consecuencias de malas condiciones de vida de sus grupos familiares. La permanencia en este tipo de actividades tiende a generar pro-

¹⁷ Buena parte de las relaciones laborales entre desgranadoras y comerciantes lo constituyen intercambios desiguales y en algún modo se apegan a lo que Claudio Lomnitz define como *reciprocidad negativa*: “un tipo de intercambio que se lleva a cabo a partir de un acto de coerción o explotación.” (Lomnitz, 2005: 322).

cesos de perpetuación intergeneracional de las condiciones de vida precarias, puesto que en la medida en que los padres no generan suficientes recursos para la sobrevivencia familiar, los hijos deberán abandonar prematuramente los estudios y someterse a condiciones similares a las que viven sus padres¹⁸.

Por otro lado, se ha constatado también que la opción de trabajo precarizado es la única que pueden obtener buena parte de los migrantes de la sierra centro para vincularse a la difícil dinámica económica de la ciudad de Quito. Normalmente, para un mejoramiento de las condiciones de vida de estas familias se requiere de una combinación con otro tipo de trabajos regularizados o no regularizados que permiten a estos trabajadores obtener más ganancias por el duro trabajo que normalmente desempeñan. Las condiciones que ofrece el trabajo no siempre son las ideales para superar estas condiciones, pero se ha evidenciado que han permitido la entrada a la ciudad de indígenas urbanos desde la década de los ochenta del siglo XX.

Un mejor acceso a derechos de los trabajadores precarizados podría ser promovido desde

un mejoramiento de sus condiciones de trabajo, evitando la explotación laboral. No es una tarea fácil, puesto que estas prácticas están fuertemente arraigadas en la dinámica económica y social del mercado, y una intervención importante a través de legislación, por ejemplo, podría promover la expulsión de estos trabajadores de sus lugares de trabajo. Por otro lado, se debe reconocer que esta es una situación estructural con una historia de expulsión del campo de por medio. El sector rural ecuatoriano cuenta aún con ínfimas garantías de acceso a derechos. Es por ello que muchos campesinos ven como mejor una situación de trabajo precario en la ciudad, en donde alcanzan a percibir algunos dólares más que los que obtienen en el agro.

Las coaliciones de asociaciones del mercado: orígenes, políticas y desarrollos

La creación de las nuevas organizaciones de comerciantes del mercado San Roque inicia en la segunda mitad de la década pasada. Su



Desgranadoras trabajando en la madrugada. Foto: El país

¹⁸ Para profundizar sobre las malas condiciones de vida de esta población puede consultarse: Moscoso, Ortega, Sono (2015), Carrillo, Sono, Regalado, Moscoso (2015).

desarrollo se ha realizado con base en el agrupamiento de asociaciones del mercado que han establecido posiciones frente a los proyectos de intervención municipal en San Roque (principalmente frente a los proyectos de traslado del mercado a otro sector de la ciudad, aspecto que será tratado a profundidad en otra sección de este artículo), aunque también responde a una consolidación de alianzas para sostener y fortalecer jerarquías y posiciones de privilegio y a una manifestación de las diferencias existentes entre comerciantes mayoristas y minoristas del mercado.

Durante esta investigación se registraron dos organizaciones de trabajadores creadas coincidentemente a partir del año 2007: la organización conformada por asociaciones de comerciantes minoristas que buscan permanecer en las actuales instalaciones, denominada Frente de Defensa y Modernización del Mercado San Roque (FDMMSR); y la coalición de asociaciones liderada por organizaciones de comerciantes mayoristas que buscan su traslado a un nuevo centro de comercio, llamada Corporación Pro-Nuevo Centro de Comercialización Mayorista San Roque.

El Frente de Defensa y Modernización del Mercado San Roque

El FDMMSR inició sus actividades en 2007 a raíz de los intentos de la asociación Nuevo Mercado San Roque de establecer una organización que permita a los comerciantes del mercado permanecer en su ubicación actual, es decir en las instalaciones localizadas en la avenida 24 de Mayo entre Mariscal Sucre y Cumandá (sector sur occidental del Centro Histórico de

Quito). Actualmente el FDMMSR está conformado por trece de las 23 asociaciones. A su vez, siete de las trece asociaciones del FDMMSR son organizaciones que laboran en la calle Loja y sus alrededores.

Según miembros del FDMMSR, el número de asociaciones adheridas a esta organización se ha reducido debido a la coyuntura política y a la indecisión de ciertas organizaciones de comerciantes en lo relativo a permanecer en San Roque o reubicarse en un nuevo mercado.

La principal propuesta de esta organización es el impulso a la modernización del mercado, lo que permitiría mantenerse en su sitio actual a 1.200 de los aproximadamente 3.000 comerciantes que laboran en este núcleo comercial: “Todo se abarca en una modernización [del mercado], al momento que este sea un mercado modernizado se arregla todo. Ese es el punto clave [...]” (Miriam, 43 años, comerciante de la calle Loja). Al mismo tiempo, este proyecto permitiría ingresar al edificio del mercado a la mayoría de los integrantes del FDMMSR que laboran en la calle Loja y aledaños; en tanto que la remodelación del mercado se desarrollaría, según la propuesta planteada por la administración del exalcalde Augusto Barrera¹⁹, a la par del traslado de otra parte de los comerciantes a un nuevo centro de abastos mayorista.

Así también, con el objetivo de mantener San Roque en su ubicación actual, el trabajo de FDMMSR apunta hoy al desarrollo de mecanismos de autoorganización y autogestión de los comerciantes; alianzas con actores externos al mercado; negociaciones con el Municipio; y acciones y discursos que permitan posicionar al mercado como uno de los espacios emblemáticos de la interculturalidad en la ciudad de Quito²⁰.

¹⁹ Proyecto cuyos detalles son expuestos en otros segmentos de este informe.

²⁰ En los últimos años, y frente a su posible traslado, el mercado San Roque se ha convertido en un punto de convergencia, intervención y trabajo de varias instituciones, activistas, artistas urbanos, investigadores, etc. La importancia de estas actividades reside en la articulación entre instituciones o colectivos organizados y organizaciones del mercado. Este aspecto ha fortalecido el trabajo del FDMMSR y ha llevado a que organizaciones sociales y de vecinos como el Comité de Gestión del Centro Histórico (el mismo que responde a uno de los mecanismos de participación ciudadana generados por el Municipio de Quito, y está conformado por moradores de diferentes barrios del centro histórico) intervengan en el debate sobre este mercado. Ha dado como resultado el posicionamiento de San Roque, en los últimos años, como un símbolo de diversidad social y cultural en Quito y de relación entre campo y ciudad, por lo tanto de su importancia a nivel urbano.

Tabla 2:
Asociaciones que forma parte del Frente de Defensa y Modernización del Mercado San Roque²¹

ASOCIACIÓN	NÚMERO DE ASOCIADOS
1) ASOCIACIÓN ATIRY	40
2) ASOCIACIÓN AFROECUATORIANA	16
3) ASOCIACIÓN 17 DE NOVIEMBRE	111
4) ASOCIACIÓN 5 DE DICIEMBRE	110
5) ASOCIACIÓN 14 DE FEBRERO	39
6) ASOCIACIÓN 4 DE DICIEMBRE	65
7) ASOCIACIÓN AMBROSIO LASSO	45
8) ASOCIACIÓN 8 DE MARZO	48
9) ASOCIACIÓN NUEVO MERCADO SAN ROQUE	648
10) ASOCIACIÓN SANTO DOMINGO	104
11) ASOCIACIÓN CENTRAL TÉCNICO	148
12) ASOCIACIÓN INDEPENDIENTES	12
13) ASOCIACIÓN PRIMERA ECUATORIANA	49
TOTAL	1,187

Fuente: Administración del mercado San Roque, 2015. Elaboración: Instituto de la Ciudad.

No obstante, en el interior del FDMMSR se sostienen opiniones diversas, sobre todo si se toma en cuenta que dentro de las asociaciones que lo conforman existen ciertos comerciantes mayoristas que, en parte, se muestran de acuerdo con la reubicación de San Roque. Así también, algunos comerciantes que pertenecen al FDMMSR cuestionan la postura de quienes, con el objetivo de reubicarse en un nuevo mercado, dicen ser mayoristas, pero no lo son en la práctica y afectan al proceso organizativo: “[...] ya se habló aquí en el Frente de Defensa [...] Lamentablemente algunas asociaciones no están de acuerdo [con permanecer en el mercado] y salen de esta organización, ellos quieren irse a Calderón aludiendo que son mayoristas, ¿lo son? De tantos miles que somos aquí en todo el mercado habrá unos cincuenta mayoristas, o menos.” (Fernando, adulto, comerciante del interior del mercado). En este sentido se observa una utilización estratégica de la autodenominación como mayorista o minorista de acuerdo a

los interlocutores, los momentos políticos, los objetivos de los comerciantes, o por el riesgo de quedar fuera de los proyectos que se plantean para el mercado.

Como se podrá apreciar en varios puntos de este artículo, los últimos planes para el mercado han generado y reavivado pugnas entre comerciantes mayoristas y minoristas que ponen de manifiesto, desde ambas partes, tácticas discursivas atravesadas por disputas simbólicas y por diferentes tipos de intereses económicos y políticos.

La Corporación Pro–Nuevo Centro de Comercialización Mayorista San Roque

El agrupamiento de algunas de las asociaciones de comerciantes mayoristas de San Roque se efectuó con los primeros intentos de trasladar

²¹ En ciertos casos el número de socios puede ser inexacto debido a que estos datos dependen de la coyuntura política del mercado, lo que hace que esta información se encuentre en continua actualización.

a este mercado a un nuevo centro de comercialización que se localice en el perímetro de la ciudad. Esta alianza, que se mantiene hasta la actualidad, se encuentra ya registrada en documentos del Municipio de Quito del año 2007, en donde se habla de “acuerdos de ‘salida’ [del mercado] con cuatro asociaciones” de comerciantes mayoristas (Municipio de Quito, *Nuevo San Roque, Resumen de avances y situación del proceso*, 2007). Para 2015, momento en que el ICQ desarrolló esta investigación, esta coalición contaba con la adhesión de algunas asociaciones de minoristas del mercado. Entre las asociaciones de mayoristas y las de minoristas que se han sumado a esta agrupación se alcanza un total de nueve organizaciones, ocho en el interior y una en las afueras de San Roque, que integran aproximadamente a 1400 comerciantes que trabajan con diferentes giros.

La postura de esta coalición se manifiesta en su apropiación del proyecto planteado por el Municipio desde mediados de la década anterior, que consiste en la construcción de un nuevo mercado. Entre las gestiones realizadas por esta agrupación para impulsar esta reforma se encuentra el envío de oficios al Municipio de

Quito en donde se manifiesta su postura y sus propuestas. En uno de estos comunicados enviado al alcalde de Quito en 2012 se plantea:

[...] la reubicación emergente de nuestro sector de comercio hacia el área comprendida entre la Av. Simón Bolívar y Av. De Las Palmeras, junto al Redondel de Zambiza. [...] Como Ud. conoce, en la actualidad San Roque prácticamente es un centro de hacinamiento de comerciantes y un punto de la ciudad donde la movilidad tiene su punto máximo de embotellamiento [...]. Este proceso [de reubicación] estará acompañado de un sostenido programa de capacitación para los comerciantes, así como también de una regulación de las nuevas instalaciones, tales como horarios de abastecimiento y descarga, horario de atención al público, horario de recolección de desechos y una campaña de concientización ciudadana (oficio enviado al alcalde Augusto Barrera, el 20/05/2012).

La coalición de mayoristas ha hecho suyos algunos de los argumentos establecidos por el Municipio de Quito para justificar la construcción de un nuevo centro de abastos, como los problemas de movilidad que desde la perspec-

Tabla 3:
Asociaciones de comerciantes de San Roque que buscan reubicarse en un nuevo mercado²²

ASOCIACIÓN	NÚMERO DE ASOCIADOS
1) ASOCIACIÓN 10 DE AGOSTO	400
2) ASOCIACIÓN 12 DE NOVIEMBRE	180
3) ASOCIACIÓN 12 DE OCTUBRE	90
4) ASOCIACIÓN 2 DE DICIEMBRE	110
5) ASOCIACIÓN 23 DE ABRIL	282
6) ASOCIACIÓN LA ECUATORIANA	21
7) ASOCIACIÓN LA UNIÓN	30
8) ASOCIACIÓN INDEPENDIENTES MERCADO SAN ROQUE	248
9) ASOCIACIÓN 5 DE MAYO	43
TOTAL	1,404

Fuente: Administración del mercado San Roque, 2015. Elaboración: Instituto de la Ciudad.

²² En ciertos casos el número de socios puede no ser exacto debido a que estos datos dependen de la coyuntura política del mercado, lo que hace que esta información se encuentre en continua actualización.

tiva institucional genera el mercado. No obstante, algunos de sus miembros coinciden con los minoristas cuando adjudican al Municipio la responsabilidad de varios de los temas que afectan al mercado, como la falta de mantenimiento físico y la disminución del movimiento comercial provocada, de acuerdo con sus testimonios, por la restricción vehicular hacia San Roque y por los cambios urbanísticos que se desarrollan en la actualidad en el sector.

Así también, en concordancia con el objetivo de ser trasladada a un nuevo centro de comercialización, la coalición de asociaciones de mayoristas no ha desarrollado propuestas o modos de autogestión que repercutan en todo el mercado

(a excepción de la cobertura de los servicios de sus propias asociaciones); y su gestión y diálogo con el Municipio se ha focalizado en la consecución del propósito de la reubicación, a la que ven como la solución a la actual problemática del mercado.

Por otro lado, de acuerdo con los hallazgos de esta investigación, entre los comerciantes mayoristas también existen personas que laboran bajo duras condiciones y que aspiran a que las mismas cambien en el caso de darse su traslado a un nuevo mercado. Un ejemplo se encuentra en las productoras, que a la vez son comerciantes mayoristas y que laboran en espacios mínimos o prestados²³.



Fuente: *Arquitectura expandida*

²³ La visibilidad o la concentración de poder de algunos dirigentes del mercado hace que en ciertas ocasiones se omita la postura de las bases de sus asociaciones, sobre todo cuando se trata el tema de las posiciones de los comerciantes frente a los planteamientos municipales.

Discusión teórica en torno a San Roque. Mundo del trabajo y modernización, disputas y confluencias.

La producción teórica acerca del conflicto campo-ciudad es abundante en el Ecuador. Esto se relaciona con la importancia que tiene la presencia de conflictos étnicos enmarcados en procesos identitarios, atravesados por distinción de clase social. Estos fenómenos no han pasado desapercibidos para etnógrafos, sociólogos, filósofos e historiadores que intentan desentrañar y comprender la complejidad de la identidad mestiza ecuatoriana²⁴.

Se puede llegar a afirmar, con soporte teórico y empírico, que existe un carácter racista en la construcción identitaria urbana de la América Andina. Coronel (2013) afirma que lo “colonial” es una característica fundamental del sistema occidental y “muestra que la modernidad se sustenta en una idea de evolución civilizatoria que tiene el racismo como un elemento central de explicación y organización social (Cruz, 2009:252).” (Coronel, 2013).

La *ciudad bella* pensada como el espacio de la modernidad de inspiración europea se complementa con la idea de lo rural como el espacio de la barbarie (Coronel, 2013; Delgado, 1997; Kingman, 1992). Estos imaginarios sociales no se reducen a los espacios físicos territorialmente estigmatizados (Waqquant, 2001), sino que construyen tipos de personas que los encarnan. Así el referente civilizatorio deseable es el hombre blanco europeo y el germen de la barbarie a superar reside en el indígena nativo o migrante interno que se ajusta al mencionado estereotipo (Delgado, 1997). En este contexto se ha

evidenciado la necesidad de mostrar la postal del Quito moderno como una ciudad libre del elemento indígena²⁵.

Sin embargo, existen estudios académicos e institucionales que reconocen la diversidad social como elemento que constituye al CHQ. Esta observación se realiza desde la constatación de la importancia del CHQ como espacio de comercio, consumo y cultura popular de la ciudad (Del Pino, 2010; Moreira, 2005; Municipio de Quito, 2003; Rueda, 2015); o desde el enfoque urbanístico, económico y de gestión (Burbano, 2011; Samaniego, 2007; Municipio de Quito, 2015) en donde además de tomar en cuenta la multiplicidad de actores y problemáticas que conforman el CHQ se recomienda que las intervenciones que se realicen en su espacio tengan un carácter integral, es decir que consideren aspectos urbanísticos, sociales, económicos, comerciales y habitacionales. Así, en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PMDOT) vigente se advierte que:

Las políticas y visiones parcializadas de intervención pueden afectar la diversidad cultural, social, económica y de identidad característica del centro histórico. Experiencias en otros centros históricos en los que la recuperación han tenido un enfoque exclusivo en valores de mercado o en la potencialización de actividades como el turismo, o comercio de lujo que exigen estándares de modos de vida ajenos a la población que reside en los CH, ha conducido que se den procesos de segregación socio espacial y funcional (Municipio de Quito, 2015: 332).

El tema de la construcción identitaria no es menor, puesto que ha implicado y justificado toda una serie de prácticas discriminatorias y segre-

24 Diferentes estudios históricos muestran que la presencia de indígenas en la ciudad de Quito es una constante desde sus orígenes. Los aportes de Kingman (1992) y otros autores son esclarecedores cuando plantean que en la época de la colonia española en esta ciudad cohabitaban indígenas y españoles y frente a esta convivencia fue necesario establecer un sistema racial de castas. Dentro de este sistema los indígenas estaban físicamente separados, es decir segregados, dentro del núcleo urbano.

25 Esto se observa a lo largo de la historia quiteña, por ejemplo en los truqueos fotográficos de inicios del siglo XX en los que desaparecían a los personajes indígenas que habían sido retratados en las calles de la ciudad; o en documentos oficiales como el Plan Odriozola de 1942 que nunca tomó en cuenta a los indígenas urbanos para su planificación (Granja, 2010); o en las prácticas de persecución a los vendedores ambulantes que trabajan en el Centro Histórico, grupo constituido sobre todo, por mujeres indígenas.

gacionistas que sobreviven en el siglo XXI²⁶. Se observa por lo tanto que estas construcciones estereotipadas y, desde algunos puntos de vista, colonizadas acerca de la población proveniente de las zonas rurales del país tienen repercusiones importantes en el desarrollo de la ciudad. Aunque el orden discursivo ha cambiado y el lenguaje políticamente correcto ya no permite utilizar ciertas terminologías, los hechos y las acciones conducen a pensar que las jerarquías de castas fundadas en la época colonial aún no han sido superadas del todo, sino más bien reinventadas y adaptadas de acuerdo a los requerimientos de los paradigmas predominantes en cada época²⁷. Esto se muestra con fuerza en

los lugares comunes que se construyen cuando se habla en medios de comunicación y en redes sociales acerca de San Roque, en donde se escenifica lo que Reguillo (2006) ha llamado los lugares del miedo.

La estigmatización de un espacio de convivencia, trabajo y comercio serviría como estímulo para modificar su morfología, composición social y vocación económica. El poder de nombrar a las cosas, el orden del discurso, en palabras de Foucault (1992), es la capacidad que poseen los grupos sociales poderosos para ordenar el mundo. Los elementos de la realidad adquieren jerarquías, forma y carácter (materialidad)



Meme publicado por la cuenta Memes Quito en la red social Facebook el 19 de diciembre del 2015, compartido 1.447 veces hasta el 29 de diciembre de 2015.

26 Muchos datos arrojan que la realidad quiteña tiene inequívoca tendencia a exclusión por etnia que se traduce en segregación urbana. Los datos del Censo de Población y Vivienda (2010) muestran que las personas con auto-identificación étnica indígena y afro tienen peor acceso a derechos como la educación, la salud, el trabajo y las condiciones de vivienda que los mestizos y blancos (Instituto de la Ciudad, 2012).

27 Sobre la estigmatización de los indígenas urbanos es interesante leer a Herrera, quien plantea que: “Los habitantes de la urbe que se consideran a sí mismos parte de este grupo blanco-mestizo actúan, con frecuencia, como si la ciudad fuera su territorio privado: una especie de recinto que han reivindicado como propiedad suya y que, por lo tanto, tienen derecho a defender de intrusiones extrañas. El migrante indígena aparece ante ellos como un infractor que «penetra en un territorio al que no tiene derecho de acceso o que contamina la reserva.»” (Herrera, 1999: 52).

cuando son nombrados y clasificados: “llegó un día en que la verdad se desplazó del acto ritualizado, eficaz y justo, de enunciación, hacia el enunciado mismo: hacia su sentido, su forma, su objeto, su relación con su referencia.” (Foucault, 1992: 9). Los conceptos y categorías no son, en este sentido, construcciones poco relevantes, puesto que justifican una serie de acciones y decisiones que modifican, para el caso de este análisis, el ordenamiento de la ciudad²⁸.

Del lado de quienes trabajan, consumen y comercian allí, aparece una suerte de contradiscurso, no tan bien posicionado, que destaca virtudes del mercado como proveedor de trabajo y como espacio ventajoso para el consumidor por sus buenos precios y variedad de productos. San Roque y su área de influencia tienen innegables ventajas para los migrantes indígenas: sus hijos estudian en las escuelas del barrio mientras ellos se dedican a trabajar (Herrera, 1999); esto genera dinámicas de calidad de vida importantes para muchas de estas personas autoempleadas.

Reivindicación identitaria y defensa del espacio de trabajo

Cuando se habla sobre conflictividad y política en el mercado de San Roque se privilegia, sobre todo, el análisis de lo que hemos llamado disputas por el territorio. El mercado es vivido y transformado en la cotidianidad de quienes lo habitan.

La población indígena es parte importante del componente social del mercado. De acuerdo a

la información cuantitativa levantada a través de la encuesta, se observa que el 31% de 187 de comerciantes encuestados se autoidentifica como indígenas, superando este porcentaje con creces a la concentración de indígenas en el resto de la ciudad. De otro lado, se observó a través de los métodos cualitativos, que la autorrepresentación étnica de los cargadores, desgranadoras y rodeadoras es mayoritariamente indígena.

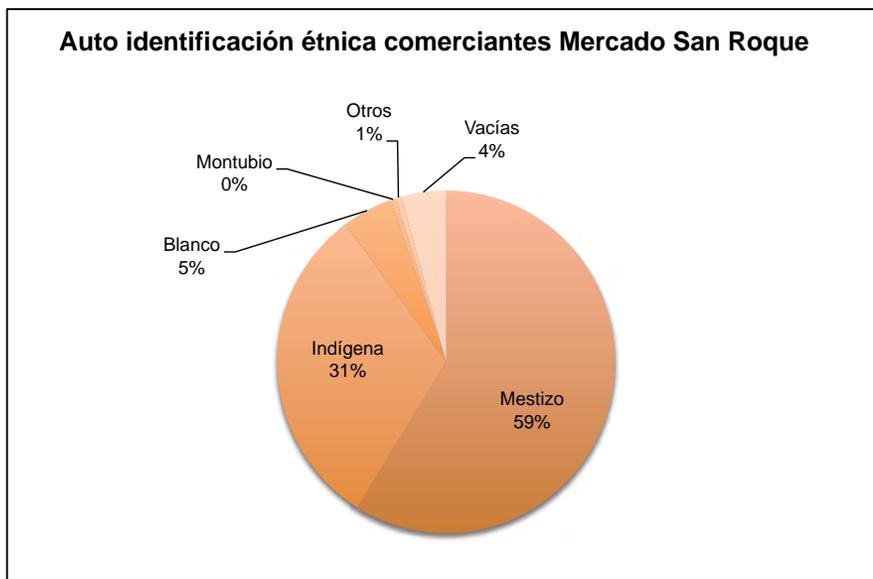
La pertenencia étnica ha mostrado tener un potencial articulador para la generación de organización comunitaria de los indígenas urbanos de la ciudad de Quito (Herrera, 1999).

En el caso de San Roque esto se evidencia con claridad, en donde las reivindicaciones étnicas se funden con las luchas por espacios de trabajo, garantía de derechos y territorio.

Algunos de los fundadores de las organizaciones de base relacionadas con la dinámica del mercado han sostenido discursos de resistencia desde lo étnico, ancladas siempre a la defensa del trabajo y el territorio. Por ejemplo, se recogieron testimonios de dirigentes de asociaciones de comerciantes que aseguran que algunos de sus dirigentes fundadores pertenecieron a la Confederación de Nacionalidades Indígenas del Ecuador (CONAIE). Los cuadros políticos de esta organización suelen tener muy buena capacitación y especialidad en apoyar a procesos organizativos reivindicativos. La presencia indígena en el mercado no marca, por lo tanto, únicamente las dinámicas económicas y simbólicas, sino que dota de capacidades y posibilidades de organización a los actores sociales que disputan ese territorio²⁹.

28 Es interesante observar que muchas de las prácticas actuales se sostienen en discursos que ya eran predominantes en el siglo XIX: “La higienización de la ciudad no solamente consistía en limpiar plazas, calles y casas, sino que también se relacionaba con la limpieza de las costumbres. Así, ciertos espacios tradicionales como la plaza del mercado, las chicherías y algunas actividades como la crianza de animales, etc., empezaron a ser consideradas ‘no urbanas’ y las políticas empezaron a tomar tintes racistas, vinculando a los indígenas con las enfermedades y prohibiéndoles el expendio de sus productos en los espacios considerados públicos (Kingman, 2006:328).” (Granja, 2010: 30).

29 Por ejemplo, es el caso de la asociación 17 de Noviembre, ubicada en la calle Loja, lugar que desde hace varias décadas ha sido tomado por comerciantes (de “puesto fijo” y ambulantes) para trabajar. En este espacio adyacente al mercado se desarrollan disputas por el territorio con la institucionalidad municipal, la misma que prohíbe el expendio de alimentos en la vía pública. La conformación de asociaciones, permite a los actores agrupados estar en una mejor posición para presionar, resistir, hacer alianzas y negociar con quienes se oponen a sus labores en este espacio, como autoridades y algunas organizaciones del barrio y del mercado.



Fuente: Encuesta San Roque ICQ 2015. Elaboración: Instituto de la Ciudad.

Ciertos colectivos de indígenas urbanos tienen algunas de sus organizaciones ancladas al mercado San Roque. Quizás la que más se destaca en la actualidad, desde el punto de vista de reivindicaciones étnicas, es la organización ATIRY que tuvo influencia en este espacio de comercio y se ha proyectado también hacia otros mercados, ferias y sectores de la ciudad. Uno de los procesos organizativos más importantes en los que participó esta asociación es la fundación de la Escuela Bilingüe Chimborazo en 1986 (actualmente llamada Escuela Intercultural Bilingüe de Quito). Según José, uno de los fundadores de este centro de estudios, existe una tendencia y presión social para que los indígenas urbanos dejen de lado el kichwa. Esto se puede notar claramente en el círculo familiar, en el que los padres kichwa hablantes dialogan con sus hijos en español. Del lado de los padres

de familia, el inscribir a los niños en un centro de educación bilingüe en la ciudad de Quito es una apuesta identitaria con alto contenido político de resistencia, frente a una sociedad blanco mestiza dominante.

Aunque la asociación ATIRY haya disminuido su grado de intervención política, entre otros factores por la injerencia y empoderamiento de la iglesia evangélica en el sector³⁰, surgen nuevos actores políticos que reivindican el espacio de San Roque también desde una perspectiva de activismo político e intercultural. La investigación revela que actualmente el Frente de Defensa y Modernización del Mercado San Roque (FDMMSR) construye nuevas discursividades que responden a dinámicas contemporáneas, a coyunturas de disputas con la institucionalidad en los últimos 10 años³¹, y al problema étnico y

30 En cierta medida, en el caso de San Roque, la presencia de la iglesia indígena evangélica ha transformado o "suplantado" el papel político-organizativo realizado por los colectivos que surgieron en los años setenta como la CONAIE o la ECUARUNARI y otras de carácter local como la MOIQ, activas en el sector de San Roque hasta la primera mitad de la década del 2000. En la actualidad existe en el área de San Roque aproximadamente una decena de iglesias indígenas evangélicas que congregan a una parte importante de los trabajadores del mercado y de la zona, entre las que se encuentran, de acuerdo con recorridos y observaciones realizados para esta investigación: Cordero de Dios, Antorcha de Cristo, Jesús Alli Michi, etc. Este es un elemento importante a tomar en cuenta cuando se piensa en la organización indígena en Quito, un pendiente para futuras investigaciones.

31 Como consta anteriormente, la reivindicación más importante de esta organización está relacionada con la resistencia a los proyectos municipales de reubicar el mercado en otro lugar de la ciudad.



Mural en el mercado de San Roque. Fuente: Al borde

de racismo que persiste en la ciudad de Quito. Una de las herramientas políticas utilizadas por el FDMMSR es la reivindicación de la diversidad de trabajos que se desarrollan en el mercado y de la pertenencia étnica de los actores sociales de San Roque.

El FDMMSR ha organizado, por ejemplo, a partir del año 2014, la fiesta Inti Raymi con base en discursos en donde predomina la interculturalidad y la presencia importante de indígenas y campesinos en la ciudad de Quito.

Así mismo, el FDMMSR ha desarrollado una iconografía que pretende confrontar a la estigmatización que vive el mercado y sus trabajadores desde hace más de una década. Como se puede observar a continuación, en esta iconografía destacan imágenes de comerciantes, desgranadoras y cargadores. También el diseño de afiches y simbología para las festividades brindan una imagen fresca y positiva del mercado.

Si bien la cotidianidad de muchos de estos trabajadores (cargadores, desgranadoras y comerciantes) se desarrolla en duras condiciones laborales, la conformación de un discurso que resalta cualidades de San Roque como un espacio de encuentro entre el campo y la ciudad, de convergencia de personas de diversas procedencias geográficas y culturales o como el mercado más económico y diverso en productos de la capital, abre la posibilidad a sus comerciantes y trabajadores de realizarse como actores políticos, en tanto sujetos con representación propia, frente a los discursos (en gran parte negativos) sobre el mercado posicionados a través de algunos medios de comunicación³².

El mercado San Roque constituye un enclave indígena en la ciudad de Quito y frente a las condiciones estructurales excluyentes que caracterizan a la división étnica, se ha generado la necesidad de establecer organización social y política para posicionar algunas reivindicaciones sociales y económicas.

32 Por ejemplo, en una crónica periodística titulada: "Y las antimaravillas son..." se menciona: "Quito eligió los siete lugares más feos y fachosos de la ciudad. San Roque se llevó el primer lugar en el concurso [...]. Primero fueron las bellas y hoy son las feas. Antes las maravillas y ahora las antimaravillas que atentan contra el ornato de la ciudad. Sí, Quito las eligió. La más fachosa entre los 20 lugares postulados: el mercado de San Roque [...]. Así finaliza la primera parte del concurso Las Siete Antimaravillas de Quito, que ÚLTIMAS NOTICIAS emprendió desde el pasado 31 de agosto en la página web www.ultimasnoticias.ec." (Últimas noticias, 19 de septiembre de 2011). Disponible en <http://www.ultimasnoticias.ec/noticias/5216-y-las-antimaravillas-son.html>.



Afiche y fotografías del Frente de Defensa y Modernización del mercado San Roque



Foto que ilustra a San Roque como "antimaravilla", tomado de Últimas Noticias, 19 de septiembre de 2011.

Ordenamiento urbano y patrimonio en la coyuntura actual del mercado San Roque

El Mercado San Roque está ubicado en un territorio que hasta iniciado el siglo XXI no era pensado como una zona de renovación urbana con vocación turística, como se proyecta actualmente. De acuerdo al trabajo de archivo realizado para esta investigación, los primeros indicios de voluntad de intervenir este territorio se registran en el año 2004, cuando se propone en proyectos, hojas de ruta y presentaciones desarrolladas por la Administración Zonal Centro y la Dirección de Comercialización:

Un proyecto arquitectónico organizado de acuerdo a los sistemas modernos de comercialización, que nos permita dar una nueva imagen al mercado y a la ciudad. Un mercado que esté acorde con la nueva imagen del Centro Histórico de Quito. Un lugar de distribución saludable, al que los compradores acudan con tranquilidad. (Municipio de Quito, "Proyecto de Regeneración del Mercado de San Roque" 23/04/2004).

La ubicación estratégica del Mercado San Roque ha sido por un lado una ventaja, pero también una desventaja para sus trabajadores y usuarios. En cuanto a las ventajas se encuentra la ubicación central en el territorio urbano de Quito, permitiendo el acceso de clientes del centro (34%), sur (34%) y norte de la ciudad

(24%)³³; y la abundante oferta de vivienda y de locales comerciales en el sector que permiten el hospedaje de buena parte de los trabajadores relacionados con el mercado. Sin embargo, esta ubicación estratégica también lo es para la visión patrimonialista con vocación turística que ha adquirido la ciudad de Quito, ocupando puestos privilegiados en rankings de revistas y páginas web de renombre dedicadas al turismo internacional en los últimos años³⁴. De aquí que en la actualidad se plantean proyectos de este tipo para el sector de San Roque³⁵.

En el caso específico del mercado San Roque, algunas acciones de las asociaciones han logrado frenar los desalojos en las áreas externas del mercado como la calle Loja, o han exigido que el Municipio negocie y proponga los posibles procesos de intervención en el Mercado San Roque con la incorporación de las demandas de los comerciantes, trabajadores y organizaciones involucrados.

En San Roque existe una serie de organizaciones que, aunque bastante fragmentadas, podrían potenciarse en el caso de que la institucionalidad intentara imponer por la fuerza, o sin un proceso de negociación, un proyecto de intervención y de desplazamiento de sus actores sociales. Se comprende que existe un juego entre *lo político* y *la política* que implica procesos de disputa y negociación entre organizaciones de la sociedad civil y la institucionalidad (nosotros/ellos, o quizás amigos/enemigos)³⁶ que llevarán a una toma de decisiones sobre este

33 Porcentajes de ubicación de vivienda de los clientes que compran en el mercado San Roque (Encuesta San Roque ICQ, 2015).

34 La empresa especializada en turismo Lonely Planet ha ubicado a la ciudad de Quito en el segundo lugar de su ranking de ciudades a visitar en 2016 (en <http://www.lonelyplanet.com/best-in-travel/cities/2>); mientras tanto en los World Travel Awards la ciudad fue galardonada como Destino Líder en Sudamérica por tres años consecutivos entre 2013 y 2015 (en <http://www.elcomercio.com/actualidad/quito-destinoliderdesudamerica-worldtravelawards-turismo-premio.html>)

35 Entre estos proyectos se encuentran: la posible transformación del nuevo mercado San Roque en un mercado de barrio; la rehabilitación y re funcionalización del expenal García Moreno; la renovación del mercado San Francisco y su titulación como primer mercado turístico de la ciudad, entre otros.

36 "(...) «la política», que apunta a establecer un orden, a organizar la coexistencia humana en condiciones que son siempre conflictivas, pues están atravesadas por «lo» político. Es una distinción que se aparta de las significaciones –ya diversas, por lo demás– que en general se atribuye a la pareja lo político/la política, pero que tiene el mérito de establecer un lazo entre las dos raíces comunes del término «político/a»: por un lado, *pólemos*; por otro lado, polis. A fuerza de querer privilegiar el «vivir conjuntamente», propio de la polis, dejando de lado el *pólemos*, es decir, el antagonismo y el conflicto –como ocurre en el caso de muchos autores contemporáneos que se inspiran en la tradición del republicanismo cívico–

espacio. El problema que gira en torno a San Roque responde a factores políticos, pero también económicos y sociales de orden estructural que se articulan a la historia y actualidad de la ciudad y el país. En esta línea, por ejemplo, se encuentra la relación entre precarización laboral y desatención de derechos que constituye otra de las facetas de la economía que se desarrolla en torno a San Roque: una de las problemáticas principales del mercado y un pendiente de tratamiento de los gobiernos nacional y local.

Al mismo tiempo, frente a las intervenciones que se plantean para el mercado, se generan especulaciones sobre cuál será el lugar de los trabajadores de San Roque dentro de las propuestas institucionales que afectarán su cotidianidad y formas de ganarse la vida. Este choque de dos sectores económicos y sociales importantes (institucionalidad municipal y comerciantes del mercado) parece no tener un punto de confluencia claro, y ha tendido a contradicciones con diferentes desenlaces. Existen dos temas problemáticos que no han sido suficientemente discutidos con la ciudadanía y que se relacionan con la situación actual del mercado San Roque: primero, la presencia de vendedores autónomos en las calles; y segundo, los proyectos municipales de intervención urbanística en el mercado.

Vendedores autónomos y disputas por el espacio público

Sobre la presencia de vendedores autónomos, desde algunos enfoques institucionales y desde ciertos sectores sociales se establece la mirada que los considera un problema para el fortalecimiento de los planes de ordenamiento y regeneración urbana. En el caso de la visión institu-

cional, una parte de los planes de regeneración urbana que se busca implantar en el CHQ están destinados al consumo cultural y patrimonial y a la atracción de turistas, es decir a usos unifuncionales que no contemplan, o lo hacen de manera muy marginal, procesos de negociación con los comerciantes autónomos, además de con otros actores que habitan o trabajan en este espacio. Al mismo tiempo, otro de los aspectos que ha sido poco profundizado en los planes de intervención del CHQ es el de la garantía de derechos de la población informalizada y precarizada que labora en el casco histórico de la ciudad, y que en buena parte necesita de San Roque para la realización de su trabajo³⁷.

Como resultado de varias décadas de intervenciones, en el centro de Quito está establecida una frontera (a veces móvil) para vendedores ambulantes y trabajadoras sexuales, por lo cual no pueden laborar en algunas partes del núcleo turístico patrimonial del centro histórico (Willing, 2015). Es interesante observar que los dispositivos de clasificación patrimonial tienden a excluir a actores sociales que resultan incómodos para el desarrollo del turismo internacional: “No se puede dejar fuera el mayor dolor de cabeza de las autoridades y los planificadores, el comercio informal, paradójicamente, la única tradición cultural que ha estado presente en las calles del ‘centro’ desde tiempos prehispánicos.” (Carballo, 118: 2000).

Buena parte de los comerciantes autónomos del Centro Histórico de Quito dependen del mercado San Roque para desarrollar sus labores, en tanto que este mercado es el principal núcleo de distribución de alimentos del sector. Así, San Roque se define como el eje de una parte de las actividades comerciales del CHQ que emplea, aunque de manera precarizada, a un segmento importante de la población de

se pierde la posibilidad de aprehender la especificidad de la política democrática.” (Mouffe, 1999: 14). Cabe puntualizar que existe otra acepción de *pólemos* como deliberación y a este como método de la vida propia de la polis, en cuyo caso no se trata de contraposición entre conflicto y vida en conjunto, sino que se trata de un conflicto regulado deliberativa y discursivamente. Finalmente se entiende, a través de ambas concepciones, que existe un nivel de conflictividad que será regularizado y después resuelto por distintos medios.

37 Dicho sea de paso, la problemática de la desatención de derechos de la población informalizada y precarizada es un tema que merece un estudio completo dirigido a esta materia, por lo cual en este artículo se abordan únicamente los puntos necesarios.

la capital. En Quito existen organizaciones que de alguna manera representan a este colectivo de trabajadores de la ciudad. La Confederación Unitaria de Comerciantes Minoristas y Trabajadores Autónomos del Ecuador (CUCOMITAE) por ejemplo, es una organización de base que hace monitoreo permanente de los movimientos políticos del Municipio de Quito frente a las actividades de los trabajadores autónomos. Durante un diálogo mantenido con un dirigente de la CUCOMITAE con motivo de esta investigación, el entrevistado manifiesta:

Acabo de recibir un WhatsApp [...]. Dice: compañeros, comparto las disposiciones emitidas ayer por el alcalde en torno al comercio autónomo en la ciudad, se retoma las acciones de control del comercio informal en toda la ciudad, léase represión. Las acciones de control se sustentarán en una campaña de comunicación "compromiso quiteño", así se llama la campaña. (Victor, adulto, Dirigente de la CUCOMITAE)³⁸.

En la ciudad de Quito el espacio público ha sido históricamente un ámbito disputado por diferentes fuerzas sociales. Esta situación se manifiesta en las calles que rodean al mercado San Roque, en muchos de los sectores del CHQ, y en diversas zonas de la ciudad. Por ejemplo, el Sistema de Información Sobre Coyuntura Macroeconómica y Social del Instituto de la Ciudad (SICOMS) registró en 2015 seis manifestaciones públicas en las que participaron las organizaciones de los comerciantes autónomos reclamando por: intentos de la municipalidad de desplazarlos de la calle Cumandá en San Roque (Diario La Hora, 04 de mayo de 2015); informales que se aferraron a sus puestos frente a los intentos de Policía Municipal y Nacional en las afueras del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (Diario la Hora, 02 de junio de 2015); supuestos malos tratos de policías metropolita-

nos y solicitud de renuncia de Comisaría Municipal (El Comercio, 08 de octubre de 2015); impedimentos al libre trabajo para vender artículos para la navidad en los exteriores del mercado Santa Clara³⁹ (El Comercio y la Hora, 16 de noviembre de 2015); y hacia finales de año 2015 se organizó un plantón en el que exigían que el Municipio regularice la situación de 3.500 trabajadores autónomos (El Comercio, 14 de diciembre de 2015).

Se observa entonces que la estrategia de manifestación en las calles es una de las herramientas de presión de los comerciantes autónomos para poder entrar a negociar con la institucionalidad; se constata que la lucha principal gira en torno a la ocupación del espacio público.

El uso de los espacios públicos en el CHQ con fines comerciales y laborales constituye una problemática que merece ser tratada desde una perspectiva que tome en cuenta a los diferentes actores y elementos implicados.

Debido a la complejidad de esta situación, si bien se han desarrollado varios planes y proyectos dirigidos a su tratamiento, hasta el momento no se ha establecido una herramienta de planificación que considere a todas las partes, a los diversos intereses que se ponen en juego, y a las diferentes facetas del problema, más allá de lo urbanístico.

Algo que debe ser tomado en cuenta es que no se está hablando solamente de un problema estético o de ordenamiento; las decisiones que se toman sobre las actividades de los trabajadores autónomos tendrán un impacto directo sobre sus economías. Muchas veces los fundamentos técnicos que justifican las posibles intervenciones en San Roque no reconocen la multiplicidad de actores sociales y prácticas cotidianas que allí coexisten.

38 "Compromiso Quiteño" fue una campaña de embellecimiento de la ciudad que se inició en el marco de la llegada del Papa Francisco a Quito y a otras ciudades de Ecuador en julio de 2015.

39 Para contextualizar esta noticia se debe tomar en cuenta que la semana anterior a esta protesta quienes se manifestaron en Santa Clara fueron los comerciantes del interior del mercado, reclamando un mayor control municipal a los comerciantes autónomos que se ubican en los exteriores, acusándolos de competencia desleal (Últimas Noticias, 13 de noviembre de 2015).



Fotografía: Diario La Hora

Propuestas de intervención en el Mercado San Roque

Sobre el segundo punto que se propuso analizar, las propuestas de intervención del mercado, se puede afirmar que su “mejoramiento” ha sido pensado, desde hace décadas, como un tema poco prioritario y de parte del Municipio se ha registrado más bien una actitud de indecisión y abandono. Durante la revisión bibliográfica y de archivo de esta investigación se identificaron varias propuestas de intervención en el mercado que están lejos de ser implementadas, y no existe una hoja de ruta concreta y financiada que indique cuál será el futuro de San Roque.

De los documentos institucionales consultados, se desprende que hacia 2007 la decisión institucional tiene un giro y se plantea por primera vez la reubicación del Mercado San Roque como la salida más viable a los problemas que en él se generan y a las externalidades que produce (Municipio de Quito, “Nuevo San Roque. Avances y situación del proceso”, 2007). Allí se establece también que mientras no se realice la reubicación no se harán intervenciones en el

mercado. Este es un momento relevante puesto que muestra una especie de voluntad institucional de dejar que el espacio se deteriore hasta lograr la reubicación (Municipio de Quito. “Nuevo San Roque. Resumen de avances y situación del proceso”, 2007). Han pasado casi diez años desde ese momento. En los hechos los estudios se han quedado en eso, y no se ha registrado una intervención municipal que dé una salida viable y negociada sobre el destino del mercado.

Intervenciones planteadas por el Municipio de Quito para el mercado San Roque entre 2004 y 2012

Las instalaciones de San Roque han vivido un proceso de deterioro que es cada vez más sentido por los comerciantes que trabajan allí y sus clientes. Los datos de la encuesta realizada por el ICQ en 2015 revelan que la percepción de infraestructura en mal estado es más intensa entre los clientes que entre los comerciantes. Esto quizás responde a un tema subjetivo de apro-

Tabla 4:
Intervenciones planteadas por el Municipio de Quito para el mercado San Roque entre 2004 y 2012

2004	Se plantea un proyecto de regeneración de San Roque que se corresponda con una modernización del sistema de comercialización de alimentos de la ciudad y con los nuevos usos del espacio que se planifican para el centro histórico de Quito.
2007	Se plantea la reubicación del mercado en otro sector de la ciudad y se realizan recorridos con representantes de varias entidades municipales para determinar las posibles locaciones en donde serán trasladados el mercado y sus comerciantes.
2008	Se propone reubicar San Roque en el sector de Quitumbe (límite sur de la ciudad); y se recomienda “pasar del diálogo a la acción concreta que permita a los comerciantes tener certezas sobre el proceso de re-ubicación” (Municipio de Quito, documento del 03/07/2008 p. 2).
2009	La opción para concretar la reubicación de San Roque es aún Quitumbe. En documentos oficiales se apunta lo que varios organismos municipales consideran los problemas que genera el mercado. Se menciona que es necesario tratar el caso de San Roque como un problema urbano (<i>Regeneración del mercado San Roque</i> , 27/01/2009, p. 1).
2012	Se plantea construir un nuevo mercado mayorista en el sector de Calderón en donde sean reubicados los comerciantes mayoristas de San Roque, y remodelar sus actuales instalaciones con el objetivo de que acojan a gran parte de sus comerciantes minoristas. Con este fin se desarrollan intensas negociaciones con los comerciantes del mercado.

Fuente: Archivo ACDC. Elaboración: ICQ

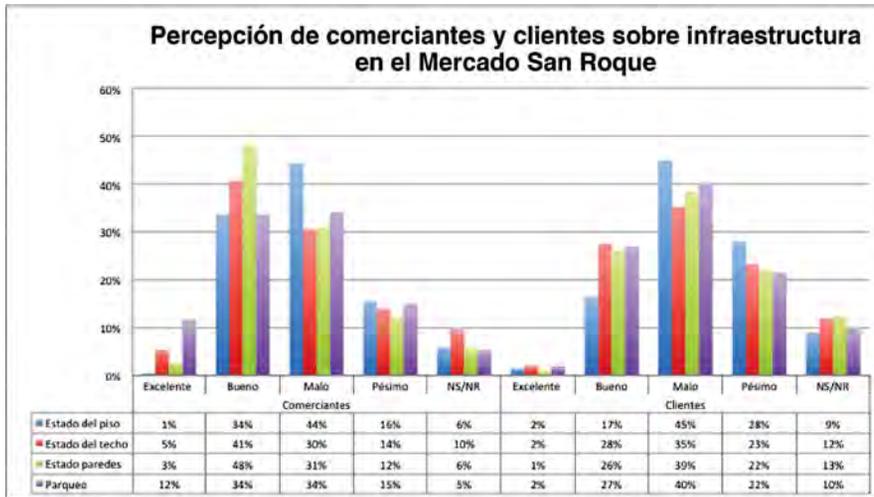
piación y reconocimiento del mercado como un espacio de reproducción de la vida por parte de los comerciantes.

A pesar de las diferencias se ven algunas coincidencias entre los dos grupos. Por ejemplo, el estado del piso es reconocido por los dos grupos como el principal problema; entre los clientes llega incluso a un 28% la percepción del estado del piso como pésimo. El segundo rubro de inconformidad en ambos grupos es el estado del parqueadero: los comerciantes consideran que está en mal estado en un 34%, mientras que para los clientes esta percepción alcanza un 40%.

Sobre otras percepciones acerca de la infraestructura del mercado se encuentra que el esta-

do de las paredes y el techo también son deficientes. Esto es percibido más intensamente por los clientes. El sentimiento de abandono institucional es generalizado entre comerciantes y clientes, y los hallazgos son llamativos tanto a través de las técnicas cualitativas como de las cuantitativas: “[el mercado ha sido] Desatendido, muy descuidado, no nos han dado la debida atención que nos merecemos, eso digo, estamos pidiendo auxilio ya, o sea ya estamos peor que si estuviéramos llamando a los bomberos en el incendio”. (Sandra, 46 años, comerciante).

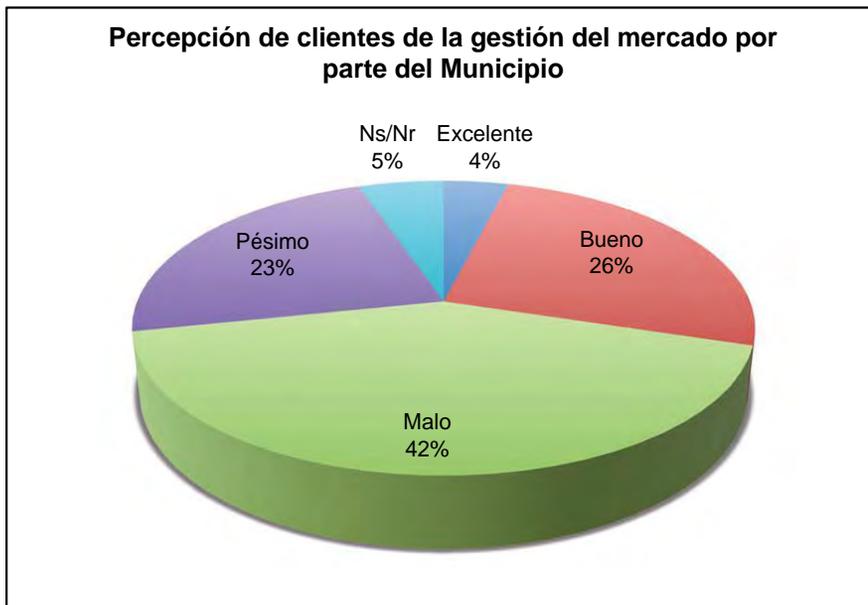
Los datos de percepción de la gestión municipal en el mercado son desalentadores: el 42% de 400 clientes entrevistados consideran que el Municipio tiene una mala gestión de su intervención en el mercado y el 26% la conside-



Fuente: Encuesta San Roque ICQ 2015. Elaboración: Instituto de la Ciudad.

ran pésima⁴⁰. El sentimiento de abandono no se da solamente por los temas de administración y servicios; existe, por ejemplo, por parte de muchos comerciantes un descontento por el tema de seguridad. Ellos dicen que “todos” saben dónde se ubican los asaltantes e hicie-

ron varios oficios a la Policía Nacional para que los controle sin haber encontrado respuesta (Ayuda memoria de la reunión entre el ICQ y comerciantes mayoristas, 9/01/2015). Es decir, desde algunos sectores de la institucionalidad y los medios de comunicación se estigmatiza a



Fuente: Encuesta San Roque ICQ 2015. Elaboración: Instituto de la Ciudad.

⁴⁰ Se establecen estos resultados a pesar de que el Municipio ha tenido acercamientos interesantes al mercado en los últimos años con procesos como el llevado adelante por Mediación Comunitaria de Fundación Museos de la Ciudad entre 2012 y 2016, y ha realizado mejoras físicas puntuales en 2016.

San Roque como un lugar peligroso, sin embargo, la atención para controlar la situación no es eficiente.

Los comerciantes entienden sin embargo que, a pesar del abandono institucional, el mercado San Roque ofrece muchas ventajas competitivas que lo distinguen de otros espacios comerciales de la ciudad. San Roque es un espacio privilegiado de distribución de alimentos en la ciudad de Quito y sus precios son, en buena parte de sus productos, los más bajos que se pueden encontrar en el Distrito.

Esta es una de las razones por las que, a pesar de las condiciones que presenta su infraestructura y otras externalidades como la delincuencia, éste sigue siendo un espacio de concurrencia masiva de clientes. La respuesta frente a esta percepción de abandono registrada entre los comerciantes es la de presionar mediante manifestaciones:

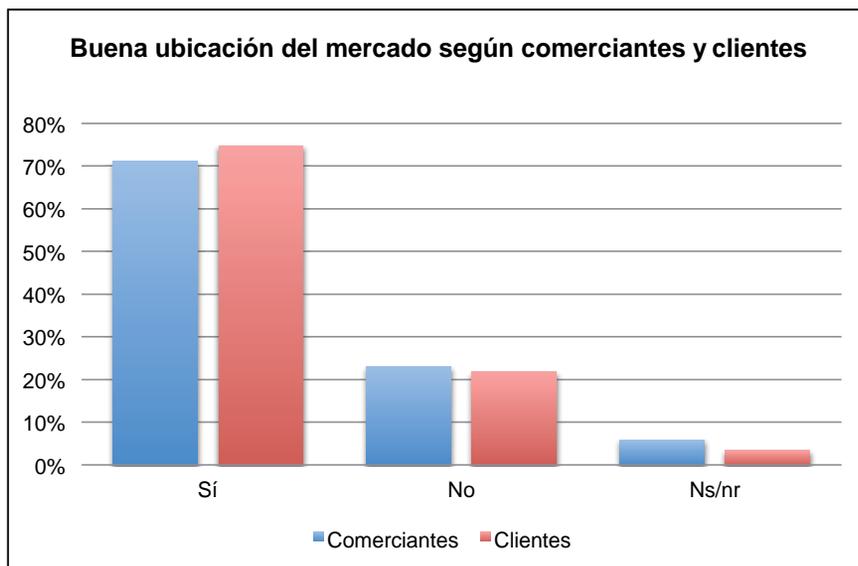
Gracias a tantas presiones que hemos hecho últimamente y porque estamos unidos así, lo que nos funciona y nos ha resultado es la movilización (...) así como ponemos la autoridad,

sacamos autoridades. Ya escuchan que San Roque se levanta y enseguidita viene algún funcionario municipal y nos dice: no tranquilos... gracias a esto nosotros conseguimos el arreglo del mercado (Miriam, comerciante).

Los principales requerimientos de las organizaciones de San Roque a la institucionalidad son la mejora y modernización del mercado⁴¹ como garantías para su permanencia en este espacio de trabajo (posición abrazada por el FDMMSR), y una segunda que tiene que ver con los mecanismos de comunicación y consulta sobre qué se hará a futuro con San Roque.

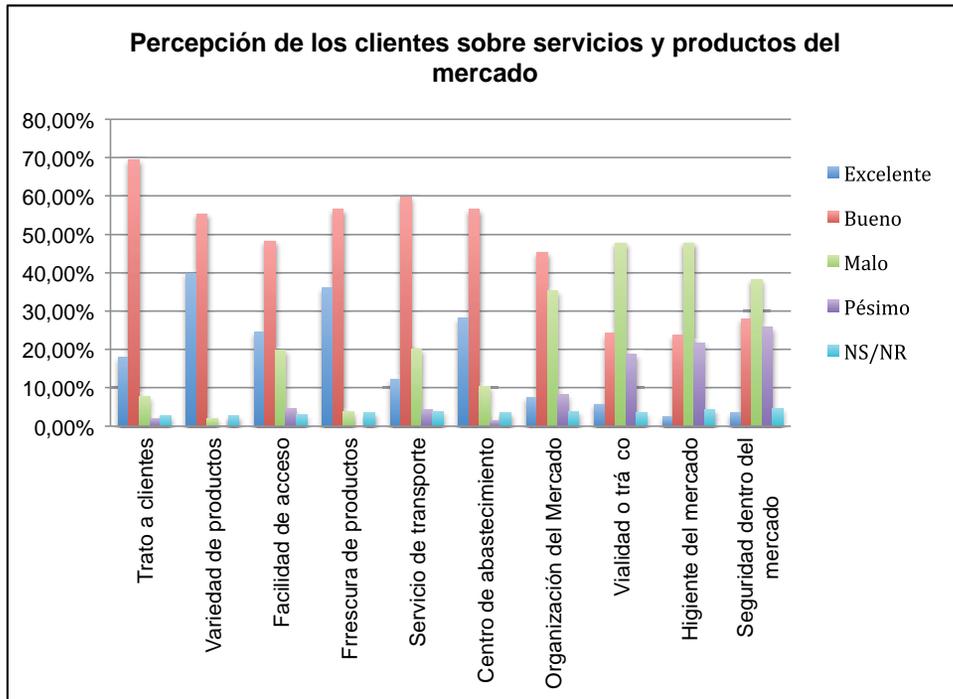
Es decir, demandan un mejoramiento que consideran debería ser integral: infraestructura y capacitación a los comerciantes. Reclaman una comprensión más amplia, no solo a nivel de los problemas de infraestructura urgentes, sino que responda a sus necesidades y a sus dinámicas. Exigen diálogo de parte de la municipalidad, no solamente de socialización de planes sino de consulta.

Por su lado, las opiniones de buena parte de los clientes de San Roque, que no son nece-



Fuente: Encuesta San Roque ICQ 2015. Elaboración: Instituto de la Ciudad.

41 Utilización estratégica de elementos del discurso oficial de las instituciones por parte de algunas organizaciones de San Roque.



Fuente: Encuesta San Roque ICQ 2015. Elaboración: Instituto de la Ciudad.

sariamente un actor político del mercado, contrastan con la postura de algunas instituciones y de ciertos sectores sociales que ve a este espacio como un problema. Según la encuesta realizada por el ICQ en este mercado en 2015, muchos de quienes consumen allí ven como favorables diferentes aspectos del lugar: su ubicación en la ciudad; precios bajos (81,75%); productos saludables (78,25%); trato al cliente (69,5% lo describen como bueno); variedad y frescura de productos (36% de los clientes opinan que la frescura de los productos es excelente y 56,6% que es buena); y condición como centro de abastecimiento (56% de los clientes lo consideran bueno y 28,25% excelente). No obstante, los clientes también toman en cuenta algunos de los aspectos señalados en estudios e informes técnicos como los problemas relativos a vialidad o tráfico (47,75% describen la

situación como mala) y seguridad (38,25% de los clientes la consideran mala y 25,75% la pésima). Si se retoma el tema de la relación entre las instituciones y las organizaciones de San Roque, en documentos oficiales se refleja que el Municipio ha desarrollado una serie de estudios y planes alrededor del mercado que han marcado su dinámica organizativa tanto en la disputa interna entre asociaciones con diferentes intereses como en el desarrollo de resistencias. Las organizaciones del mercado son reacias, por ejemplo, a seguir apoyando estudios y entregando información a la institucionalidad⁴².

La indecisión institucional prolongada ha fortalecido, de alguna manera, la reivindicación de estar y utilizar este espacio de comercio que sostiene miles de economías familiares del Distrito.

⁴² En el marco de este estudio los investigadores del Instituto de la Ciudad debieron socializar y negociar los contenidos de la encuesta a comerciantes y clientes para obtener apoyo y aprobación del FDMMSR para la ejecución de la misma. Esta dinámica fue interesante desde el punto de vista investigativo porque permitió incorporar las preocupaciones de los actores sociales, pulir lo que se preguntó de acuerdo a prácticas y el lenguaje utilizado por quienes trabajan y consumen en el lugar, y una participación masiva de los comerciantes con sus respuestas a la encuesta.

La salida del mercado San Roque: posturas institucionales; posiciones y propuestas de los comerciantes.

Postura municipal

De la investigación realizada se desprende que existen diferentes posturas institucionales con respecto a San Roque. La más visible ha sido la que desde inicios de la primera década del 2000 define a San Roque como un mercado mayorista, que forma parte de los equipamientos inapropiados para el casco histórico de la ciudad debido a su carácter zonal (Municipio, 2003)⁴³. Desde el ámbito institucional, San Roque también ha sido tratado como un asunto pendiente en la modernización del sistema de distribución y comercialización de alimentos de Quito o, como ya se ha mencionado, como un obstáculo para el establecimiento de políticas urbanísticas para el centro histórico y la ciudad. En las dos posturas, en ciertos momentos de la planificación, ha estado implícito el traslado de este núcleo comercial. En algunos documentos institucionales se establecen técnicamente los problemas que, según los organismos correspondientes, genera el mercado. Por ejemplo, en un informe de 2009 se señala que, si bien una de las fortalezas de San Roque es su conectividad con sectores del Centro, Sur y Norte de Quito, esta articulación es al mismo tiempo un determinante negativo para la ciudad, pues consolida el sector como:

- un nodo de congestión vehicular,
- contaminación atmosférica y sonora por la gran afluencia de rutas de transporte público colectivo que por allí transitan,
- saturación de las escasas vías existentes,
- zona de alta inseguridad (*Regeneración del mercado San Roque*, 27/01/2009, p. 1).

De igual manera, algunos actores municipales han señalado otros impactos negativos sobre la

movilidad y el comercio que, a su criterio, genera San Roque:

Es una central mayorista que combina su vocación con minoristas y autónomos. [...], su centralidad articula varios problemas: en un estudio de 2005 se evidencia que la mayoría de los camiones que entran a Quito entran a San Roque. Hay un aproximado de 600/700 mayoristas en San Roque [...] se concentra la población, hay competencia desleal, los demás [mercados] detallistas se vacían. Los traslados se constituyen en un problema (funcionario municipal, ayuda memoria de la reunión del entre ACDC e ICQ, 11/12/ 2014).

Sin embargo, distintas posturas municipales observan otros elementos que caracterizan a este mercado y que, a su criterio, deberían ser tomados en cuenta en el momento de intervenir en San Roque. Por ejemplo, en el marco del último proyecto planteado para este mercado, en un estudio de 2013 elaborado por el área de Mediación Comunitaria de la Fundación Museos de la Ciudad por encargo del Instituto Metropolitano de Patrimonio, se hace referencia, entre otras cosas, a los problemas que se podrían generar si se causa la ruptura de las cadenas económicas y redes sociales presentes en San Roque; si las políticas de regulación de los espacios no tienen una visión integral (mercado—entorno—ciudad) ni consideran el tejido social, sus redes y sus circuitos; si no se piensa en mantener las redes de distribución de alimentos —por medio de productores directos— que abastecen a la ciudad; o si no se toma en cuenta la posibilidad de que esta ruptura favorezca a los supermercados (Fundación Museos de la Ciudad, 2013).

Así también, un estudio institucional más reciente plantea una propuesta concreta para el mercado San Roque, que consiste en la generación de un clúster comercial en torno a las actividades de este centro de abastos. En el documento *Sistema de Espacio Público y Movilidad*

⁴³ En varios documentos y declaraciones oficiales que tratan la posible reubicación de San Roque se resalta el rol de este mercado como mayorista, a pesar de que se reconoce que San Roque es un centro de comercialización mixto (mayorista-minorista).

en la ciudad de Quito. *Revitalización del Centro Histórico de Quito* se propone:

[...] la remodelación del Mercado de San Roque reduciendo la actual sobreexplotación del área y regulando el comercio informal de los alrededores. El clúster comercial estará formado por tres piezas básicas: (1) el Mercado de abastos minorista de San Roque, (2) el área logística para la distribución de bienes, conformada por una plataforma logística para la carga y descarga y un espacio para los distribuidores mayoristas y, (3) un espacio multiuso de servicios complementarios del mercado, ubicado en el ex-penal García Moreno. El mercado de San Roque debe posicionarse como un referente de vida a los barrios colindantes, una pieza clave en el desarrollo económico y creación de ocupación y un referente de modelo de gestión sostenible.” (Municipio de Quito/Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2015: 216).

San Roque es un lugar en donde se arraigan intensas relaciones sociales cuya conformación se articula a importantes problemáticas socioeconómicas de la ciudad y el país.

La ausencia de una decisión política dirigida a afrontar las dificultades y carencias y a observar las potencialidades de este centro de abastos, así como también a establecer posibles negociaciones efectivas entre las partes involucradas, da cuenta también de la necesidad de un mayor acercamiento a las lógicas de funcionamiento de los mercados por parte de las instituciones que los regulan, y de la búsqueda de mecanismos que permitan acortar las distancias reiteradas entre políticas de planificación y políticas públicas y las características sociales y socioeconómicas de estos núcleos comerciales.

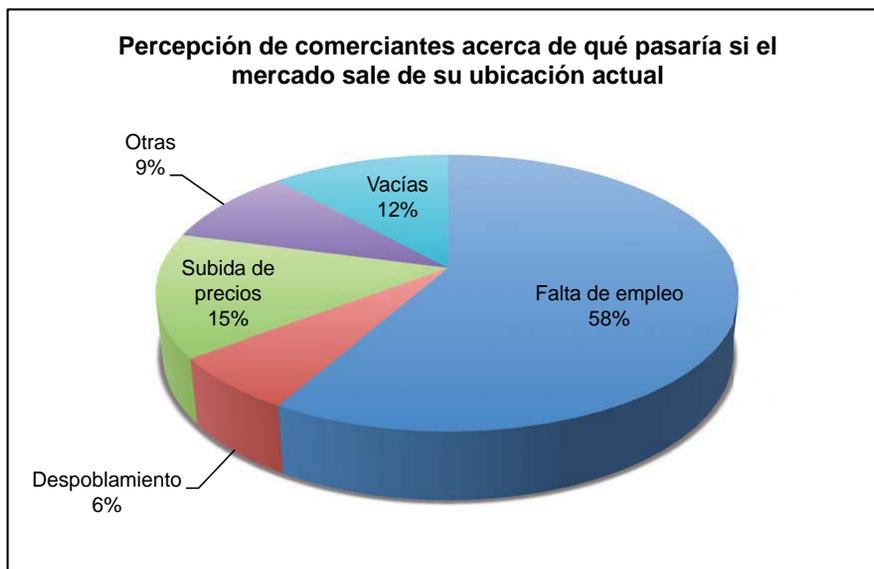
Rumores, ofrecimientos incumplidos y división de los comerciantes

De acuerdo con diversos documentos institucionales y con testimonios de ciertos comerciantes del mercado, el proyecto de reubicación y remodelación de San Roque planteado por la administración municipal 2009-2014 presentaba avances significativos⁴⁴.

Sin embargo, algunos organismos de la actual gestión municipal plantean que se generó un problema al difundir el proyecto de edificación del mercado mayorista de Calderón sin siquiera tener asegurados los terrenos donde éste se construiría: “cuando se proyectó el mercado mayorista del norte hubieron varios problemas porque se socializó el proyecto [en San Roque] pero los terrenos no estaban ni transferidos al Municipio. Los mayoristas querían salir y los minoristas quedarse” (Funcionario municipal, ayuda memoria de la reunión entre ACDC e ICQ, 11/12/ 2014).

Los rumores sobre la salida del mercado han dejado como uno de sus principales efectos la división entre comerciantes mayoristas y minoristas. El proyecto en el que convergen la reubicación y remodelación de San Roque ha generado la adhesión de los comerciantes mayoristas, quienes se han apropiado del proyecto de reubicación que implicaría su traslado a una nueva central de abastos mayorista. Por su parte, los minoristas apoyan la remodelación de San Roque que, de acuerdo con los planes institucionales, convertiría a éste en un mercado de escala barrial. En la actualidad esta desmembración constituye uno de los principales motivos de conflicto entre comerciantes y asociaciones del mercado: “[...] la autoridad ha

44 Existen diferentes oficios, informes, estudios y ayudas memoria de reuniones y mesas de trabajo interinstitucionales y con los comerciantes del mercado que registran los avances del proyecto de reubicación y remodelación de San Roque. Entre estos documentos se cuentan: oficio enviado por la ACDC al alcalde Augusto Barrera del 11/10/2012; Ayudas memoria de 06/07/12; 17/06/12; 25/06/12 (algunas de las cuales aparecen bajo el título “Plan de Reubicación del Mercado San Roque”); documento “Plan integral San Roque” del 27/06/2012; Informe Técnico N.º SM-69/12 de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Quito; encuesta realizada a los comerciantes de San Roque por ACDC para conocer quiénes están dispuestos a reubicarse y quiénes no lo están (2012), etc. La intensificación desde 2012 de los trabajos, negociaciones y búsqueda de alternativas para la realización de este proyecto, generó fuertes expectativas entre los comerciantes y trabajadores de San Roque, las mismas que se vieron frustradas por la no concreción del proyecto.



Fuente: Encuesta San Roque ICQ 2015. Elaboración: Instituto de la Ciudad.

logrado dividirnos en secciones de mayoristas y de minoristas” (Miriam, 43 años, comerciante de la calle Loja).

Para un comerciante de San Roque esta desintegración responde directamente a los rumores y a las coyunturas políticas que han definido el curso de los planes actuales para el mercado: “[...] necesitamos bastante para hacer el nuevo mercado, cuántos millones, no se da. Fueron solamente falsos comentarios de la autoridad que se fue, que incluso nos hizo pelear entre compañeros, hubo enemistades. ¿Qué hemos sacado? nada, seguimos aquí mismo (Fernando, adulto, comerciante de puesto fijo).”

Por su lado, los mayoristas organizados han realizado gestiones para que el traslado del mercado se realice, independientemente de que se lleve o no a cabo su remodelación. Muchos entre quienes desarrollan el comercio mayorista sostienen que una vez construido un nuevo mercado todos los comerciantes deberán trasladarse a esta infraestructura para evitar que se genere competencia, es decir que nuevos ma-

yoristas operen en las actuales instalaciones de San Roque: “ellos [los minoristas] esperan que nos vayamos nosotros para entrar” (ayuda memoria de la reunión entre el ICQ y comerciantes mayoristas, 9/01/2015). La postura de “todos o nadie” constituye una estrategia manejada en diferentes momentos con respecto al traslado de San Roque.

Nosotros pedimos un mercado decente, estamos en la capital y no tenemos un buen mercado. A ver si una vez que esté listo el nuevo mercado no se van todos. Eso sí le digo, si quedan diez o veinte personas no quedan más [...] una vez salidos los mayoristas, les pedimos de favor, no debe quedar un mayorista, o si no [de ocurrir lo contrario] yo le mandaré a mi hijo a un mercado y yo me quedaré en el otro [...] (Beatriz, adulta, ayuda memoria de la reunión entre el ICQ y comerciantes mayoristas, realizada el 9/01/2015)⁴⁵.

Así también, los mayoristas esperan una definición de las autoridades con respecto a los proyectos para el mercado: “debieran decirnos

⁴⁵ Esta cita forma parte de un diálogo en el que las participantes de la reunión se refieren a que puede ocurrir lo mismo que sucedió cuando se abrió el Mercado Mayorista: algunos comerciantes de San Roque mandaron a sus hijos al Mayorista y ellos se quedaron en San Roque, con lo cual establecieron un puesto en cada mercado.

definitivamente «el mercado no se va», nosotros ya estamos cansados: que el mercado se va para allá, que el mercado se viene para acá” (Ayuda memoria de la reunión entre el ICQ y comerciantes mayoristas, 9/01/2015).

Según algunos trabajadores de San Roque, con el cambio de administración municipal en 2014 el proyecto de reubicación y remodelación del mercado que se encontraba en marcha quedó suspendido. Algunos comerciantes ven a estos procesos truncos como falsos ofrecimientos de las autoridades de turno para San Roque, o como ofrecimientos de campaña.

La salida del mercado y la postura de los trabajadores precarizados

La postura de los trabajadores precarizados de San Roque (como desgranadoras, cargadores y rodeadoras) no ha sido tomada en cuenta dentro de las negociaciones que se realizan en torno a los proyectos planteados para este cen-

tro de abastos. Estas negociaciones se establecen principalmente entre los representantes de los grupos organizados de San Roque y las dependencias municipales correspondientes.

Hasta la actualidad los trabajadores precarizados de San Roque no han sido vistos como interlocutores políticos dentro de este proceso, debido a que no se encuentran organizados y a su falta de voz dentro del mercado. Este contexto hace referencia a otro de los aspectos de la indefensión de derechos que experimenta este sector de quienes laboran en San Roque. Sin embargo, estos trabajadores han establecido posiciones y opiniones frente a los proyectos que se plantean para San Roque, que manifiestan tanto su necesidad de empleo como las condiciones en las que se desarrolla su trabajo, es decir en circunstancias precarias.

Una buena parte de los trabajadores y comerciantes de San Roque vive en el área de influencia del mercado. La cercanía a este núcleo comercial es un elemento importante para el desarrollo de las actividades de desgranadoras,



Fotografía: Colección Patricia Phels de Cisneros

cargadores y rodeadoras, y parte de ellos ha laborado en San Roque por décadas. Por este y otros motivos muchos de estos trabajadores ven a este mercado como un espacio estratégico, muestran desacuerdo con su posible traslado, y manifiestan su preferencia de que San Roque sea remodelado y permanezca en donde se encuentra actualmente ubicado: “A mí no me gustaría irme de aquí porque si nos vamos nos vamos lejos. Me gustaría que se arregle este mercado porque aquí he venido laborando años.” (Mujer, 34 años, vendedora y desgranadora).

Al mismo tiempo, de acuerdo con una parte de los testimonios de estos trabajadores, una probable salida del mercado rompería con las relaciones y prácticas sociales y comerciales establecidas desde hace varias décadas en el sector de San Roque. Para muchos de los trabajadores precarizados, quienes en buena medida son mujeres, San Roque representa su fuente de ingresos familiar: “Yo quisiera que no se cambie [de sitio] el mercado y así podemos trabajar como ahora. Pero si se pasa el mercado ¿dónde vamos a trabajar? Y nosotros tenemos nuestros hijos que mantener” (Mujer, 28 años, desgranadora).

El proyecto de reubicación del mercado genera diferentes tipos de opiniones. Una de las entrevistadas para esta investigación se muestra en una disyuntiva frente al probable traslado de San Roque; como trabajadora precarizada, es decir como una rodeadora que no posee ningún tipo de seguridad laboral, por un lado ve al mercado como su espacio de trabajo y vida cotidiana, y opina que su traslado afectaría a sus actividades; pero por otro, de ocurrir la reubicación, desearía verse beneficiada con un puesto que no puede conseguir en el actual San Roque. Es decir, tendría la esperanza de que, de alguna manera, el cambio de espacio del mercado provoque una transformación en la relación de fuerzas.

Los rumores sobre la posible salida del mercado también causan incertidumbre entre los trabajadores precarizados de San Roque. Esta inquietud se agudiza cuando son adultos mayores, o personas deterioradas físicamente por

las condiciones de su trabajo, como en el caso de ciertos cargadores. Para algunos de estos trabajadores San Roque es un espacio fundamental para sus labores y no se puede encontrar otro sitio con iguales características en la ciudad:

[...] Casi desde 2000 se ha oído [que el mercado se va a reubicar], que se va a ir por Calderón, pero yo creo que no va a ser lo mismo que aquí. Aquí la ventaja es porque hay gradas, para dentro también [hay gradas] entonces toca subir [con la carga]. Pero por ejemplo en el Mayorista solo es plano, entonces ahí entran coches, ya no es como aquí [que se contrata a cargadores], en otros mercados como no hay gradas hay como entrar coches [...]. De mi parte quisiera que haya más ayudas del gobierno y el municipio para que no pase esto [de la salida del mercado] hasta cuándo vivamos, más que todo nosotros ya estamos viejos (Juan, adulto mayor, cargador).

Muchos de los cargadores de San Roque realizan buena parte de sus actividades en los horarios en los que se desarrolla el comercio mayorista en el mercado. El traslado de los comerciantes mayoristas de San Roque a un nuevo mercado podría romper la cadena económica en la que estos trabajadores se encuentran involucrados, en tanto que el espacio funciona hoy como un mercado mixto (mayorista-minorista). No obstante, si desde las instituciones se propone afrontar la problemática del empleo precarizado, en este caso en el mercado San Roque, se debe tomar en cuenta que su solución requiere de procesos de mediano y largo plazo, en tanto que este tipo de trabajo se mantiene mientras no existan o se generen las opciones de empleo y las políticas económicas y laborales adecuadas.

Conclusiones

La ubicación estratégica de San Roque en las intermediaciones del Centro Histórico y geográfico de la ciudad lo ha mantenido acaso como el principal centro de abastos de Quito, lo que ha significado su sostenibilidad en el tiempo y

ha generado una serie de relaciones sociales y económicas. Estas incluyen procesos de acumulación de comerciantes mayoristas y la sobrevivencia con base en la explotación o trabajo autónomo de los trabajadores precarizados.

Sin embargo, esta misma ubicación cercana al área patrimonial y turística de la ciudad también acarrea una presión adicional que involucra a otros actores políticos e intereses económicos, lo que ha generado conflictos. Como se ve, las asociaciones del mercado no tienen una posición homogénea y sus divergencias giran en torno a intereses económicos y laborales. El Municipio ha tenido una participación importante en estas disputas y ha logrado algunas adhesiones a sus propuestas de reubicación. Sin embargo, la falta de ejecución de obras ha generado un ambiente más complejo y conflictivo.

El mercado San Roque constituye una centralidad en la ciudad y, a pesar de los problemas señalados en varios estudios acerca de la inseguridad y la congestión vehicular, allí se ha conformado una amplia zona de influencia. Esta zona de influencia, que incluye barrios como San Roque, Toctiuco, La Victoria o la Libertad Bajo, hospeda a cientos de trabajadores del mercado. Esta dinámica incorpora algunas de las prácticas deseadas cuando se habla de la ciudad compacta, traslado a pie hacia el trabajo, o cercanía a los centros de estudios para los niños. La salida del mercado podría aliviar la congestión vehicular, pero obligaría al desplazamiento diario o definitivo de muchas personas que tienen una relación estrecha con el centro de abastos.

También se ha identificado que los procesos participativos del Municipio no han sido lo suficientemente abarcadores y se han centrado en la negociación con los actores más poderosos del mercado, los mayoristas, aunque también con las dirigencias de los minoristas. Este detalle tiene algunas consecuencias que podrían no ser las deseadas por el Municipio: conflictividad interna, polarización en contra de la institucionalidad, desplazamiento de población de sus lugares de trabajo y residencia por desconocimiento de las autoridades, mala planificación de obras que no responden a las necesidades

colectivas, fortalecimiento y empoderamiento de sectores históricamente beneficiados en el mercado. Frente a ello sería interesante abordar un diálogo más amplio que tome en cuenta a todos los sectores sociales que componen el mercado. Para este objetivo se debe convocar no solo a las asociaciones de comerciantes: es necesario tomar en cuenta a los trabajadores precarizados, a los vecinos y a los clientes de San Roque.

Otro de los temas relevantes encontrados en este análisis fue que sobre este mercado no existen propuestas definitivas de intervención y esto ha generado incertidumbre y división. Muchos actores políticos de San Roque se sienten engañados y utilizados por la institucionalidad y esto podría generar resistencia ante cualquier intervención futura. El Municipio debería mejorar los canales de comunicación con los actores del mercado y mantenerlos informados sobre los avances o detenciones en los proyectos, caso contrario se genera mucho ruido y rumores que pueden afectar a una correcta relación entre los diferentes grupos; adicionalmente se debe tener propuestas bien maduradas, discutidas participativamente y, si es posible, financiadas antes de entrar a difundir estos planes en el mercado. Se debe recordar que en este espacio se sostienen miles de economías familiares.

Por otro lado, se encuentra una relevancia importante en la generación de discursividades y procesos identitarios alrededor de la autorrepresentación indígena y campesina. No es de extrañar este tipo de manifestaciones en un sector importante de la ciudad para la recepción de población indígena serrana (sobre todo de las provincias de Chimborazo, Cotopaxi y Tungurahua). La tradición de este tipo de reivindicaciones identitarias ha acompañado al mercado San Roque durante toda su existencia. El funcionamiento de una escuela intercultural bilingüe en las instalaciones de la antigua Escuela de Artes y Oficios adyacente al mercado es una muestra clara de ello. Estas discursividades y posturas han ido transformándose y reinventándose con el tiempo. Cuando se habla de Quito como una ciudad cosmopolita e inclusiva se deben tomar en cuenta justamente estas voces múltiples que se generan en la ciudad diversa.

El mercado muestra una heterogeneidad de actores implicados que se cuentan por miles. Esto obliga a tomar en cuenta las diferentes particularidades para mejorar este espacio público, fortaleciendo la interculturalidad, el intercambio e interconexión con los diversos actores sociales de la ciudad. El espacio del mercado tiene múltiples problemáticas que deberían ser enfrentadas, como la inseguridad o la congestión vehicular, para posibilitar una incorporación del mercado a la ciudad y una fluidez e intercambio efectivos.

La tendencia histórica ha sido la de ir desplazando al mercado de la parte central de la ciudad. Debido quizás a las características económicas y sociales de un mercado como San Roque, y a la necesidad actual de hacer del Centro Histórico un espacio residencial, se pueda pensar en revertir la tradición de desplazamiento y

generar una integración más eficiente de este espacio, incorporándolo de mejor manera a las dinámicas del área central de la urbe.

En otro orden, no se puede dejar de señalar que el mercado San Roque ha dado lugar a procesos organizativos cuyos alcances políticos y sociales han tenido y tienen repercusiones para los trabajadores del lugar, pero también para la ciudad y para la política institucional. La organización de San Roque, a pesar de que aún no ha logrado integrar a todos los actores de este núcleo de comercio (como los trabajadores precarizados), y que tiene pendiente establecer mecanismos para construir relaciones más equitativas entre los asociados, ha convertido al mercado en un agente político activo con capacidad de toma de decisiones, tanto en lo referente a su gestión interna como a su relación con las instituciones. 

Bibliografía

Fuentes primarias

- S/A, Proyecto de Reordenamiento del Mercado de San Roque y su área de influencia, Quito, Municipio de Quito, 2005.
- Aguiar, Edgar, Proyecto de Rehabilitación del Mercado San Roque y su entorno (2006), Quito: Diseño y Proyectos MDMQ
- Municipio de Quito, “Nuevo San Roque. Avances y situación del proceso”, presentación diapositivas, 2007.
- Administración Zonal Centro, “Proceso de Regeneración urbana de San Roque”, Quito, Municipio de Quito, 2009.
- Agencia de Coordinación Distrital de Comercio, Ayuda memoria “Plan de reubicación comerciantes de San Roque, Quito, Municipio de Quito, 06/07/12.
- Agencia de Coordinación Distrital de Comercio, oficio enviado al alcalde Augusto Barrera, Quito, Municipio de Quito, 11/ 10/2012.
- Agencia de Coordinación Distrital de Comercio, Ayuda memoria “Reubicación Comerciantes Mayoristas de San Roque”, Quito, Municipio de Quito, 17/06/12.
- Agencia de Coordinación Distrital de Comercio, Ayuda memoria “Reubicación Comerciantes de San Roque, Quito, Municipio de Quito, 25/06/12.
- Agencia de Coordinación Distrital de Comercio, Ayuda memoria “Plan integral San Roque”, Quito, Municipio de Quito, 27/06/2012.
- Fundación Museos de la Ciudad, “Informe final de la consultoría para la factibilidad, anteproyecto y metodología del diseño arquitectónico participativo para la refuncionalización del mercado San Roque-Centro histórico de Quito”, Quito, IMP/FMC, 2013.
- Instituto de la Ciudad de Quito, ayuda memoria de la reunión del entre la Agencia de Coordinación Distrital de Comercio y el ICQ, Quito, ICQ, 11/12/ 2014.
- Instituto de la Ciudad de Quito, ayuda memoria de la reunión realizada entre el ICQ y los comerciantes mayoristas de San Roque, 9/01/2015.
- Instituto de la Ciudad de Quito, ayuda memoria de la reunión CGCH a las que asistió el ICQ, Quito, ICQ, 11/02/ 2015.
- Instituto de la Ciudad de Quito, ayuda memoria de la reunión entre CGCH e ICQ, Quito, ICQ, 18/02/ 2015.
- Instituto de la Ciudad de Quito, ayuda memoria de la reunión realizada entre el FDMMSR y el ICQ, Quito, ICQ, 9/04/2015.
- Municipio de Quito, *Centro Histórico de Quito. Plan Especial*, Quito, Municipio de Quito/ Junta de Andalucía, 2003.
- Municipio de Quito, “Convenio entre la Agencia de Coordinación Distrital de Comercio, Secretaria de Territorio Hábitat y Vivienda, Instituto Metropolitano de Patrimonio, Administración Zonal Calderón y las cuatro asociaciones de mayoristas del mercado San Roque”, Quito, Municipio de Quito, 2012.
- Secretaría de Movilidad del municipio de Quito, Informe Técnico No. SM-69/12. Proyecto “Reubicación del mercado mayorista de San Roque”, Quito, Municipio de Quito, 2012.

Fuentes secundarias

- Andrade, Xavier. 2005. “Guayaquil: renovación urbana y aniquilación del espacio público”, en Carrión, Fernando y Lisa Hanley (eds.), *Regeneración y revitalización urbana en las Américas: Hacia un Estado estable*, Quito, FLACSO, Sede Ecuador.
- Bourdieu, Pierre. 1997. *Razones prácticas*, Barcelona: Anagrama.
- Bourdieu, Pierre. 2001. *El campo político*, La Paz: Plural.
- Carrillo, Sono, Regalado, Moscoso. 2015. “San Roque y sus áreas de influencia, primeros hallazgos de investigación en un territorio complejo”, en *Conociendo Quito 5*, Quito, Instituto de la Ciudad.
- Carrión, Fernando; Hanley, Lisa. 2005. “Renovación urbana y proyecto nacional”, en: *Regeneración y revitalización urbana en las Américas: hacia un Estado estable*, FLACSO.

- Caraballo, Ciro. 2000. "Centros históricos y turismo en América Latina. Una polémica de fin de siglo" en Carrión, Fernando, ed., *Desarrollo cultural y gestión en los centros históricos*, Quito, FLACSO, Sede Ecuador.
- Coronel, Diego. 2013. Impacto social de las políticas patrimoniales, Tesis previa a la obtención de maestría en Ciencias Sociales con mención en Sociología (Quito: FLACSO).
- Delgado, Manuel. 1997. "La ciudad anterior. Mito, memoria e inmigración, en *Memoria y Ciudad*, Medellín: Corporación Región.
- Foucault, Michel. 1992. *El orden del discurso*, Buenos Aires: Tusquets editores.
- Granja, Ángeles. 2010. Análisis de la situación de los comerciantes informales del centro histórico de Quito, después de su reubicación en los centros comerciales del ahorro, vista desde la perspectiva de los propios comerciantes. TESIS, FLACSO.
- Herrera, Lucía. 1999. *La ciudad migrante*, Quito, Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador.
- Hurtado, Edison. 2005. "El oficio de la etnografía política. Diálogo con Javier Auyero" en *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, Quito: FLACSO.
- Instituto de la Ciudad. 2015. Conociendo Quito, estadísticas del Distrito Metropolitano 2, Quito: Instituto de la Ciudad.
- Instituto de la Ciudad. 2015. "San Roque y sus áreas de influencia, primeros hallazgos de investigación en un territorio complejo", Conociendo Quito # 5, Quito: Instituto de la Ciudad.
- Kingman, Eduardo. 1992. Ciudades de los Andes: Homogeneización y diversidad, Institut Français d'études Andines.
- Lefebvre, Henry. 1978. *El derecho a la ciudad*, Barcelona: Ediciones Península.
- Llano, José, Valencia, Marco. 2004. "Breve genealogía de los discursos urbanísticos. Tradición y crisis del pensamiento sobre la ciudad moderna.", en revista electrónica *Diseño Urbano y Paisaje*, Vol. 1 N.º 3, Santiago: Centro de Estudios Arquitectónicos y del Paisaje Universidad Central de Chile.
- Moscoso, Raúl; Ortega, Juan Fernando; Sono, Azucena. 2015. "Mercado San Roque. Migración, trabajo y redes sociales", en revista *Cuestiones Urbanas*, vol.3, N.º 2, Quito: Instituto de la Ciudad.
- Mouffe, Chantal. 1999. *El retorno de lo político, comunidad, ciudadanía, pluralismo, democracia radical*, Barcelona: Editorial Paidós.
- Reguillo, Rossana. 2006. "Los miedos contemporáneos: sus laberintos, sus monstruos y sus conjuros", en José Miguel Pereira y Mirla Villadiego Prins (edit.), *Entre Miedos y Goces, Comunicación, vida pública y ciudadanías*, Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana
- Unda, Mario. 1995. "Cristales empañados ¿Son los "informales" un nuevo sujeto?", en *Más allá de la informalidad*, Quito: CIUDAD.
- Viteri, María Laura. 2011. "Más allá de dualismos (legalidad/ilegalidad): El caso del Mercado Central de Buenos Aires (MCBA)", Buenos Aires: INTA.
- Wacquant, Loic. 2001. *Parias urbanos: marginalidad en la ciudad a comienzos del milenio*, Buenos Aires: Manantial, 2001.
- Wilking, Anna. 2015. Renovación urbana, gobernanza del espacio, y la regulación del trabajo sexual en el centro histórico de Quito: el caso de San Marcos, en *Cuestiones Urbanas*, Volumen 3, N.º 2, Quito: Instituto de la Ciudad.

Fecha recepción: 06/10/2017
Fecha aceptación: 17/10/2017
Versión final: 26/11/2017

Estrategias de reproducción social: estrategias habitacionales y apropiación del espacio en el Gran Córdoba (Argentina)

Estela Valdés*

Evangelina Ferrari**

* Magister en Problemáticas Territoriales de la Globalización, Profesora y Licenciada en Geografía. Profesora Titular Regular Cátedra Geografía Humana en Facultad de Filosofía y Humanidades -FFyH- de la Universidad Nacional de Córdoba -UNC- (Argentina). Investigadora del Centro de Investigaciones de la FFyH, UNC. Doctoranda en Estudios Sociales de América Latina (CEA-UNC).

** Profesora en Historia, Profesora Adscripta de la Cátedra de Geografía Humana de la Facultad de Filosofía y Humanidades de la Universidad Nacional de Córdoba (Argentina), Doctoranda en Historia e Investigadora del Centro de Investigaciones de la Facultad de Filosofía y Humanidades -CIFYH-, UNC.

Resumen

Las relaciones de desigualdad como parte de la vida social se producen y reproducen a través de las prácticas socioespaciales donde el espacio geográfico no se presenta como telón de fondo, sino que condiciona y es condicionado por dichas prácticas. Es el resultado de la relación dialéctica entre estructuras y agentes, como se desprende de la mirada bourdesiana, y desde donde es posible identificar una estructura socioespacial que se presenta como división social del espacio. Este trabajo, intenta dar cuenta de las estrategias habitacionales puestas en juego en la apropiación diferencial por familias pertenecientes a la clase baja dominada y sus fracciones en el espacio urbano residencial del Gran Córdoba, ubicándose en el horizonte temporal de

la poscrisis de fin del siglo XX en Argentina y las dinámicas recientes. Se pretende, por un lado, contribuir a la comprensión de las estrategias habitacionales como parte de la apropiación diferencial del espacio urbano de este grupo social, enmarcado en condiciones de desigualdad; y por otro lado, reflexionar sobre la capacidad del espacio urbano de condicionar las prácticas sociales, es decir, un activo de la vida social.

Palabras clave

Espacio social, clases sociales, prácticas socioespaciales, división social del espacio, espacio vivido.

Abstract

Inequality relations, as a part of social life, are produced and reproduced through socio-spatial practices where geographic space does not work as a backdrop. On the contrary, geographic space conditions and it is conditioned by such practices and it is also a result of dialectic kind of relations between structures and agents. According to Bourdieu's perspective, it is possible to identify a socio-spatial structure presented as a social division of space. This article tries to show different housing strategies involved in the differential appropriation of space by the dominated and lower class families and its fractions in the residential urban space of Cordoba province. These strategies are located in the temporal horizon of the post crisis at the end of the twentieth century in Argentina, as well as in the recent dynamics. It is intended, on the one hand, to contribute to the understanding of housing strategies as part of the differential appropriation of the urban space of this social group framed in conditions of inequality; and, on the other hand, to reflect and highlight the capacity of the urban space to condition social practices, that is, an asset of social life.

Key words

Social space, social classes, socio-spatial practices, social division of space, lived space.

Introducción

Las relaciones de desigualdad como parte de la vida social se producen y reproducen a través de las prácticas socioespaciales, donde el espacio geográfico no se presenta como telón de fondo o simple escenario de las acciones humanas, sino que condiciona y es condicionado por dichas prácticas. Es el resultado de la relación dialéctica entre estructuras y agentes y desde donde es posible identificar una estructura socioespacial que se presenta como división social del espacio.

Analizar y caracterizar las estrategias de apropiación del espacio urbano residencial, como categoría central para el abordaje de las estrategias habitacionales, implica entonces develar la manera en que los distintos campos y capitales han sido material y simbólicamente objetivados, por un lado, y subjetivados, por el otro, en el habitus de los agentes sociales, tanto en sus maneras de actuar, hablar, consumir y sentir la ciudad. El abordaje implica el enclasmamiento de estos agentes sociales desde la perspectiva analítica de Pierre Bourdieu¹.

En este sentido, apelamos en esta instancia a introducir las prácticas de apropiación del espacio focalizadas en la clase baja, la cual fue definida –junto a la clase alta, media dominada y media dominante– a partir de una perspectiva relacional de lo social mediante la construcción del espacio social del Gran Córdoba. Desde allí, se abordan las posiciones que ocupan los sectores más bajos de la estratificación social y las relaciones que los distancian y diferencian de los demás.

Una vez definidos los perfiles de cada clase nos preguntamos: ¿de qué manera la clase baja despliega sus estrategias habitacionales en la apropiación del espacio urbano del Gran Córdoba? El propósito es dar cuenta de las estrategias habitacionales puestas en juego por familias pertenecientes a la clase baja dominada (CBD en adelante) y sus fracciones en la apropiación diferencial del espacio urbano residencial. Se trata de analizar dichas estrategias, relativas a las prácticas de acceso a la vivienda, a los usos y a las representaciones en y sobre el espacio de residencia, así como también, la localización de las familias en la estructura social urbana, todas ellas insertas en las múltiples dimensiones de las desigualdades sociales.

Se utiliza como recurso analítico la interescalidad, desde las condiciones relacionadas con la ciudad como unidad (escala macro), las estrategias de acceso a la vivienda (escala meso) y las representaciones y la práctica cotidiana –vivienda y barrio– (escala micro).

Se trata de un recorte de la investigación en curso “Apropiación diferencial del espacio urbano residencial: reproducción social y estrategias habitacionales en el Gran Córdoba, 2003-2015”², a través del cual nos propusimos indagar las estrategias de apropiación del espacio urbano residencial, en el marco del conjunto de estrategias de reproducción social de familias cordobesas en el escenario de la posconvertibilidad. Entendemos que la indagación nos permite captar la dinámica de las desigualdades y de las relaciones de poder que estructuran el espacio social y urbano donde las políticas públicas de las últimas décadas han dado su contribución.

1 La opción teórica adoptada se realiza en conocimiento de la profunda fragmentación que ha sufrido en las últimas décadas el estudio de la estratificación social y que ha dado lugar a la proliferación de enfoques, como afirma Crompton (1997).

2 Este proyecto es dirigido por la Mgter. Estela Valdés, radicado en el CIFYH-UNC, y forma parte del *Programa Reproducción Social en el Gran Córdoba. Estrategias familiares y dinámicas recientes*, dirigido por la Dra. Alicia Gutiérrez (acreditado y subsidiado por SECyT-UNC, PIP-CONICET y FONCYT). Se inserta en un trabajo colectivo de producción, procesamiento y análisis de datos, llevado adelante en los proyectos “Las clases y su reproducción en el espacio social cordobés (2003-2013)” y “Estrategias de reproducción social en familias cordobesas: dinámicas recientes”, dirigidos por Alicia B. Gutiérrez y Héctor O. Mansilla y en el que participaron Cecilia Jiménez Zunino, Julieta Capdevielle, Estela Valdés, María Laura Freyre, Manuel Giovine, Francisco Merino, Victoria Cooper, Guadalupe Fernández, Ana Antolín y Gonzalo Assusa.

El trabajo se organiza en cuatro apartados. En el primero, se presenta el marco contextual temporo-espacial. En el segundo apartado, se explicita brevemente el marco de referencia donde se exponen los principales lineamientos teóricos-conceptuales, los que luego se amplían a lo largo del trabajo. El tercer tópico da cuenta de los pasos metodológicos en sus momentos cuantitativo y cualitativo, donde el primer momento es descrito con la intención de mostrar el modo en que se definen las clases sociales en general y la CBD en particular. Por último, se analizan las estrategias habitacionales de la CBD. Para concluir, el texto destaca los principales puntos de los resultados de la investigación

1 El contexto temporo-espacial

1.1 El escenario de la poscrisis de fin de siglo XX

Las políticas neoliberales implementadas en América Latina desde los setenta y profundizadas en los noventa en Argentina desembocaron en la peor crisis de su historia a fines de 2001. A partir de 2003 se abre una nueva etapa de desarrollo con una significativa reactivación económica y políticas alternativas tendientes al logro de una nueva convivencia política y social que permite pensar al nuevo período como una etapa “de expansión” (Ferrer, 2010), donde se registraron tasas de crecimiento superiores al 8% anual, el repunte de las tasas de ahorro y de inversión con récord históricos. La devaluación del peso modificó el rumbo de la política económica estrechamente ligada al crecimiento del PBI; la protección del mercado interno a través de la preservación del cambio real permitió mantener bajos los costos laborales fuertemente depreciados, la mejora de la competitividad de sectores productores de bienes transables, más la recuperación del empleo fueron algunos de los aspectos a destacar.

Desde fines de 2008 comenzó una desaceleración del crecimiento, particularmente en la producción manufacturera; crisis internacional mediante, se manifestó una fuerte disminución de la inversión extranjera directa, dificultad para acceder al crédito, ajustes en las casas matrices de las empresas transnacionales que incidieron en los recortes de gastos en sus filiales y con ello la retracción del empleo; a lo que se suma la caída de los precios de los productos exportables (Arceo *et al.*, 2010).

Más allá del ritmo cansino de la recuperación hasta 2008 se puede afirmar que una clara mejoría se hizo presente en el período considerado. Sin embargo, la dimensión territorial urbana no registró importantes cambios en dicho período y se plantea como una contradicción, ya que son aún las reglas del mercado las que continúan impactando en el mercado inmobiliario (Feliz, 2010)³. Los emprendedores privados siguen siendo los principales productores y el Estado provincial y municipal como los aliados dilectos de la planificación privada por fragmentos de la ciudad. Se configura así un “urbanismo de los promotores” como lo define Peter Hall (1996), en tanto que el mercado del suelo se convierte en un elemento clave para la reproducción ampliada del capital y en uno de los determinantes del acceso al suelo urbano y de las posibilidades de localización para los diferentes sectores de la sociedad (Monayar, 2014; Ciccollella y Veslir, 2012; Segura, 2014).

1.2 La ciudad de Córdoba en el marco del Área Metropolitana y el Gran Córdoba

Córdoba es la ciudad central de la red de 82 localidades con fuertes relaciones funcionales que, en un radio de 80 km, conforman el Área Metropolitana Córdoba (Municipalidad de Córdoba) en la que se ubica el 55% del total de la población provincial. En este punto es importante destacar que el Gran Córdoba se refiere al grupo de localidades censales que forman par-

3 Para Feliz (2010) el modelo implementado no rompe con el neoliberalismo, sino más bien se presenta como una superación dialéctica.



Panorámica de la ciudad de Córdoba. Fuente: *Cordópolis*

te del Área Metropolitana, relevadas por la Encuesta Permanente de Hogares (EPH) y se localizan, principalmente, en el corredor serrano.

Es la capital de la provincia homónima, la segunda en la jerarquía de ciudades del sistema urbano argentino luego de Buenos Aires. Mediterránea por su localización en el centro del país, se ubica al pie de las sierras de Córdoba con una posición bifronte entre las montañas que se despliegan al oeste y la amplia planicie pampeana al este del territorio argentino (Ver figura 1).

Córdoba fue fundada en el año 1576 y desde entonces fue llamada a ocupar un lugar de relevancia en el marco político, cultural y económico del país, destacándose el papel de la Universidad Nacional de Córdoba, primera del país y tercera en Latinoamérica, y del polo industrial, particularmente el perteneciente al sector automotor desde la década de los cincuenta del siglo XX. En sus 576 km² de ejido municipal alberga a 1'430.000 habitantes, equivalentes al 40% del total provincial, distribuidos en 502

barrios que conforman una estructura urbana de morfología concéntrica a partir de la Plaza San Martín (Plaza Mayor en el período colonial) que constituye el corazón de su centro histórico.

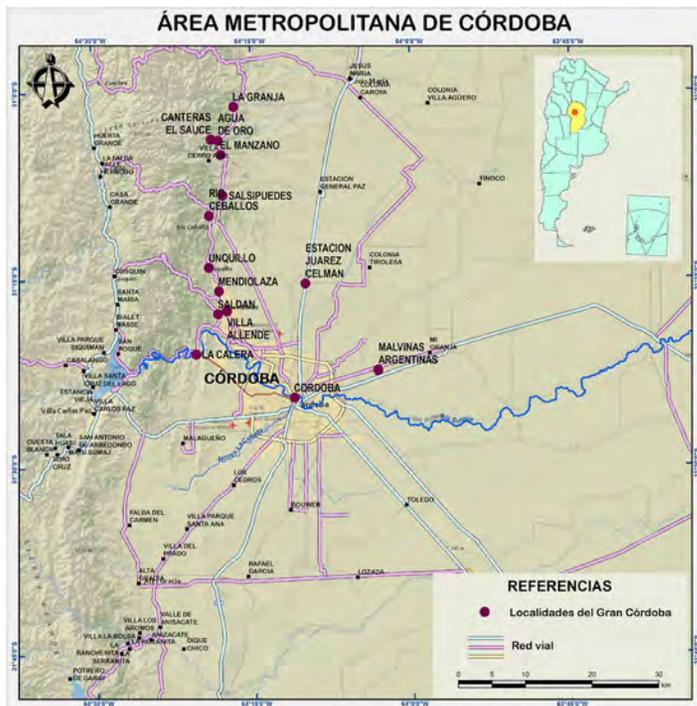
En sus poco más de cuatro siglos de historia, pueden reconocerse dos momentos de fuerte expansión. Por un lado, el que acompañó al proceso industrializador; y por el otro, el más reciente, se produce a partir de los procesos territoriales que acompañan la reestructuración productiva. Las diferencias entre ambos procesos son significativas.

En el primer caso, entre los años 50 y 70, el proceso industrializador fue acompañado con importantes flujos de migraciones internas y por ello la expansión estuvo ligada al aumento poblacional. Por esa época ya la ocupación de la periferia se manifestaba con fuertes rasgos de diferenciación residencial en lo que se refiere a los ejes de expansión: el noroeste por las clases mejor posicionadas en la estructura social, no así en los ejes sureste y suroeste más ligados a la localización fabril.



Plaza de San Martín. Fuente: pinterest

Figura 1: Localización de la Ciudad de Córdoba



Fuente: Elaboración propia sobre mapa base de National Geographic.

En el segundo caso, la expansión urbana es producto de la incorporación de áreas urbanizables y la fuerte dilatación de la periferia. En

este sentido, se destacan dos procesos coetáneos y emergentes en la producción de la ciudad ligados al nuevo modelo de acumulación.

Por un lado, la ocupación de la periferia de la ciudad central mediante urbanizaciones cerradas y los servicios que las acompañaron donde el eje noroeste y, más recientemente, el sur y suroeste, fueron los territorios electos de esta expansión. Por otro lado, se produce el trasvase poblacional desde la ciudad central hacia los centros menores del Área Metropolitana siendo las localidades serranas las principales receptoras (Valdés *et al.*, 2016).

En la actualidad, el regreso a la “ciudad construida” marca la tendencia de la última década, es decir, el retorno a la trama consolidada en una suerte de procesos de gentrificación de algunos barrios pericentrales.

2. Estrategias de reproducción social y apropiación diferencial del espacio urbano

Nuestra mirada se focaliza en la articulación dialéctica entre el espacio social y las estrategias habitacionales, en tanto son constitutivas de la apropiación diferencial del espacio urbano y son llevadas a cabo por agentes sociales ubicados en posiciones diferenciadas en el espacio social. En este marco se recuperan aportes principalmente provenientes de la Geografía Social, en el recorte analítico del espacio urbano, y de la Sociología desde la teoría relacional de lo social.

Las *estrategias habitacionales* forman parte de un conjunto más amplio: *estrategias de reproducción social*, entendidas como el “conjunto de prácticas fenomenalmente muy diferentes, por medio de las cuales los individuos tienden, de manera consciente o inconsciente, a conservar o a aumentar su patrimonio y, correlativamente a mantener o mejorar su posición en la estructura de las relaciones de clase” (Bourdieu, 1988:122). La noción de estrategias de reproducción social asume un lugar central para analizar las desigualdades (Gutiérrez y Mansilla, 2016).

Por su parte, el concepto de *apropiación* remite a distintas formas, tanto materiales como sim-

bólicas, de vinculación entre el espacio y la sociedad que le otorgan sentido a un determinado lugar y lo diferencian de otros; vale decir, designa el conjunto de estrategias sociales que confieren a un espacio determinado las cualidades de lugar (Carlos, 2007a; Valdés *et al.*, 2017).

Las dimensiones materiales y simbólicas de la apropiación del espacio se encuentran en relación dialéctica y son elementos intrínsecos de la reproducción social de los agentes en sus posiciones diferenciadas. El aspecto material remite a las estrategias y prácticas concretas en el espacio, condicionadas por las estructuras objetivas y las estructuras objetivadas, como el acceso al suelo y a la vivienda y el uso del lugar –movilidad y prácticas de consumo–, que, a su vez, se corresponde con los sentidos vividos de la práctica cotidiana (Lefebvre, 1969).

En la comprensión de que el espacio urbano como producto de las relaciones sociales y dimensión de la vida social no sólo expresa desigualdades, sino que condiciona las prácticas y representaciones de los agentes, se entiende que es una dimensión de la sociedad en el proceso de (re)producción de la desigualdad (Sugra, 2014).

Desde esta perspectiva, las relaciones sociales también son espaciales y, de allí, que la reflexión sobre la ciudad es también una reflexión sobre las prácticas socioespaciales acorde al modo a través del cual se realiza la vida en “cuanto a formas y momentos de apropiación del espacio como elemento constitutivo de la realización de la existencia humana” (Carlos, 2007a:41). De este modo, para la autora, el espacio urbano se presenta como condición, medio y producto de la acción humana.

En esta triada el espacio es comprendido como movimiento y proceso de la producción/reproducción de la sociedad y es en el nivel social donde se visibilizan y revelan las condiciones en que se realiza la vida de la sociedad (Lefebvre, 1972). Es donde se ponen en tensión la necesidad y el deseo en un plano cargado de mediaciones referidas a la esfera de la producción y de las que se desprenden de ella (Carlos, 2007 b).

Las estrategias de reproducción social dependen fundamentalmente de un conjunto de factores: a) del volumen, estructura y evolución del capital que hay que reproducir, es decir, el conjunto de bienes (económicos, culturales, sociales y simbólicos) que el grupo posee; b) de los instrumentos de reproducción social disponibles para cada uno de esos grupos institucionalizados o no, que involucran la distancia a los centros de producción y distribución de los bienes y las posibilidades concretas a su acceso; c) del estado de la relación de fuerzas entre las clases, vale decir, el rendimiento diferencial que los distintos instrumentos de reproducción pueden ofrecer a las inversiones de cada clase o fracción; y, d) de los hábitos incorporados por los agentes sociales⁴ (Gutiérrez, 2004; 2011 y 2012).

En esta línea de ideas se manifiesta la relación entre la posición de los agentes en el *espacio social* y su posición en el territorio. Consideramos el espacio social en el sentido de Bourdieu (1990), como una construcción teórica (“en el

papel”), una herramienta analítica que, tomando en cuenta simultáneamente un conjunto de variables relativas a recursos económicos y culturales, y apelando a métodos específicos, nos permite caracterizar las diferentes posiciones (y sus relaciones) de nuestras unidades de análisis, las familias en nuestro caso, e identificar en él clases y fracciones de clase (Gutiérrez y Mansilla, 2016).

Abordar las estrategias habitacionales nos permite comprender la forma en que se reproducen socialmente quienes ocupan posiciones dominadas en el espacio social y en la estructura espacial de la ciudad.

Desde una mirada territorial se pueden visibilizar las desigualdades socioespaciales, entendiendo que la producción social del espacio urbano es inseparable de la diferenciación socioespacial en cuyo centro se ubican dichas desigualdades (Carlos, 2007b; Harvey, 2003; Soja, 2008; Di Virgilio, 2007). La práctica social es espacializada y en la ciudad se revela como



Desigualdad urbana en Argentina. Fuente: <http://www.eleconomista.com.ar>

4 Se trata de esquemas de percepción, de apreciación y de acción, sistemas de disposiciones para pensar, percibir, actuar (Gutiérrez, 2004).

una yuxtaposición de una morfología social, dada por la estratificación de clases y de la morfología espacial producida por las diferencias en las formas, el modo de acceso a los espacios de la vida a través del uso (Carlos, 2011).

Así, una serie de valores, reglas y costumbres que responden a las estructuras objetivas y a los hábitos de clase dan forma a las relaciones espaciales y a las identidades construidas en torno a un espacio específico. De esta manera el barrio, como territorio y escala de las prácticas sociales, contiene un mundo de significaciones que pueden ser captadas a través de las actividades, los sentidos y los afectos que se ponen en juego en la reproducción cotidiana del espacio (Gravano, 2013).

3. La construcción metodológica

La producción y procesamiento de datos se realizó en dos momentos metodológicos. El primero parte del objetivismo provisorio, de corte cuantitativo, que implicó la construcción del espacio social del Gran Córdoba, lo que permitió la identificación de las diferentes clases sociales. El segundo momento, de dimensión cualitativa, se realizó a partir de entrevistas en profundidad. A continuación se explica con detenimiento cada una de las etapas.

3.1 El momento objetivista

Nos referimos a *clase social* como una construcción “en el papel” (Bourdieu, 1988), es decir, la que se establece a partir del lugar ocupado en el espacio social según la disponibilidad de capitales y en relación a las demás clases. Se trata de una construcción relacional “que hace desaparecer el problema de la existencia o no

de clases, reemplazándolas por la existencia real del espacio de relaciones” (Gutiérrez y Mansilla, 2016).

Esta perspectiva teórica permitió la construcción del espacio social del Gran Córdoba, a partir del procesamiento estadístico de una serie de variables activas de Hogares e Individuos, mediante datos de la Encuesta Permanente de Hogares (EPH) –INDEC– correspondientes al tercer trimestre de 2011, combinando técnicas de análisis factorial –Análisis de Correspondencias Múltiples– con técnicas de clasificación –Clasificación Jerárquica Ascendente– (Jiménez Zunino, 2017)⁵.

Desde esta mirada el espacio social tiene pre-existencia lógica pero también ontológica en relación con las clases. Así, se trata de reconstruir la estructura del espacio social para identificar en él al conjunto de agentes que ocupan posiciones semejantes y, por lo tanto, tienen condiciones de existencia homogéneas. En este sentido, las clases sociales son construidas como “el conjunto de agentes que ocupan posiciones semejantes y que, situados en condicionamientos semejantes y sometidos a condicionamientos semejantes, tienen todas las probabilidades de tener disposiciones e intereses semejantes y de producir, en consecuencia, prácticas y tomas de posiciones semejantes” (Bourdieu, 1990: 284).

De esta manera, los principios que definen ese espacio social son el volumen y la estructura del capital que poseen las familias, en el marco de un sistema de relaciones fundado en la distribución desigual de esos recursos –económicos, culturales, sociales y simbólicos–.

Al interior del espacio social cordobés se identificaron cuatro grandes clases: a) clase alta dominante; b) clase media dominada; c) clase

5 La Encuesta Permanente de Hogares es un programa nacional cuyo propósito es el relevamiento sistemático y permanente de los datos referidos a las características demográficas y socioeconómicas fundamentales de la población, vinculadas a la fuerza de trabajo. Se realiza trimestralmente, tiene cobertura nacional, abarcando los mayores centros urbanos del país, aglomerados donde habita el 70% de la población urbana (INDEC, 2003). La elección del tercer trimestre en esta investigación se ajusta a la posibilidad de poner en relación nuestros resultados con otros relevamientos continuos de nuestro Sistema Estadístico Nacional, que se realizan en ese mismo período: la Encuesta Anual de Hogares Urbanos (EAHU) y la Encuesta Nacional sobre Acceso y Uso de Tecnologías de la Información y Comunicación (ENTIC) (Gutiérrez y Mansilla, 2016).

media dominante, y; d) clase baja dominada con sus dos fracciones. A continuación, se describen brevemente las características de cada una de las clases y se hace mayor hincapié en la CBD, objeto del presente análisis, así como también puede observarse, al finalizar el tópico, el diagrama del espacio social del Gran Córdoba en la figura 2.

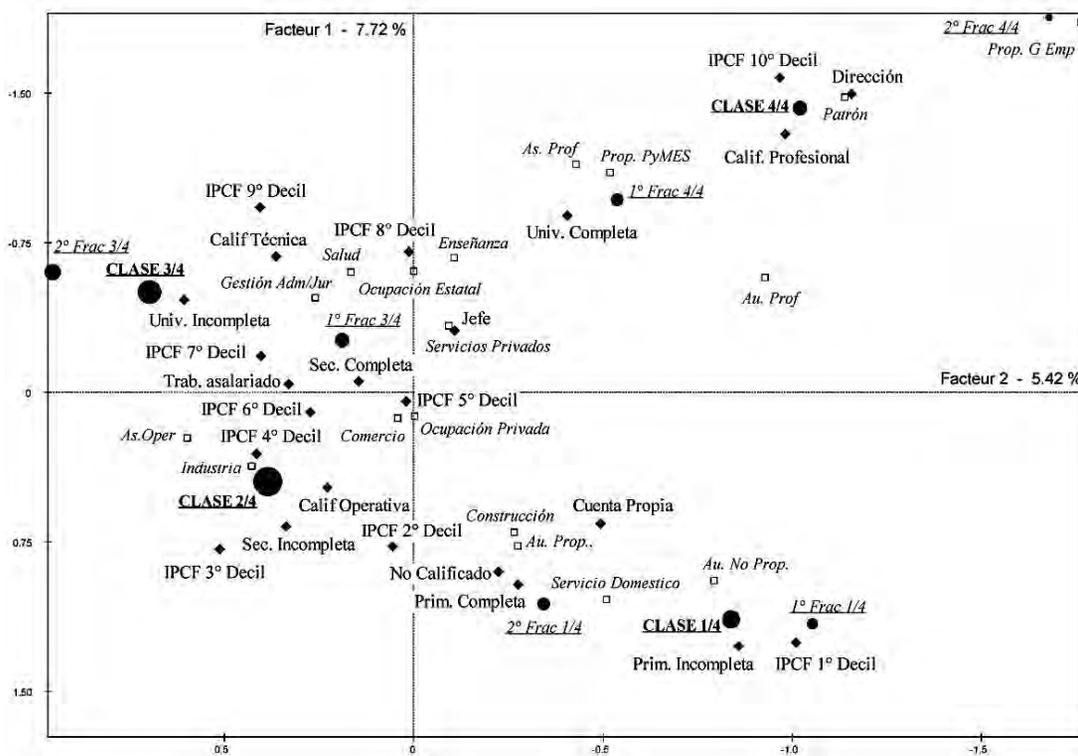
- a) La clase alta dominante presenta Referentes de Hogar⁶ (RH en adelante) con formación universitaria completa, cargos directivos, fundamentalmente en el Estado, y condición de patrones o propietarios de empresas. Estas propiedades asociadas definen relacionalmente a las familias que conforman esta clase como un grupo con un alto volumen global de capital y una estructura patrimonial asociada a la propiedad de empresas o el control de la fuerza laboral (Patrones, Directivos y Jefes), calificaciones laborales profesionales y técnicas e Ingresos entre el 9º y 10º deciles.
- b) La clase media dominada: las familias pertenecientes a esta clase se caracterizan por un Ingreso Per Cápita Familiar (IPCF en adelante) entre el 3º y 5º deciles. Los ingresos del RH se ubican en deciles más altos, pero al conformar hogares numerosos el IPCF disminuye; posee calificaciones laborales operativas, en la industria y, con menor nivel de asociación, con el cuentapropismo y la construcción; el nivel de instrucción se ubica en los estudios secundarios incompletos.
- c) La clase media dominante presenta un mayor volumen global de capital que la anterior. Posee RH jóvenes, con una estructura patrimonial asociada a calificaciones laborales técnicas en las ramas Servicios Sociales y Salud y Enseñanza. Son hogares unipersonales o poco numerosos. El nivel de instrucción se ubica en estudios universitarios completos o incompletos.

- d) Clase baja dominada: se compone de familias que se caracterizan por su bajo volumen global de capital, con una estructura patrimonial asociada a bajos ingresos; IPCF en el primer decil, ingreso total del RH, ingreso por ocupación principal del RH e ingreso total familiar en el primer decil. A su vez se asocian, en lo que respecta a la ocupación de su RH, a la ausencia de calificación laboral, asociada al servicio doméstico, cuentapropismo y a la construcción; con cierta precariedad en el trabajo: escasa antigüedad laboral, en pequeños establecimientos, del ámbito privado, o como trabajador autónomo, y sin cobertura médica. El capital escolar del RH va del nivel primario incompleto al primario completo. Respecto a las características de hogares y viviendas de esta clase puede observarse una asociación a RH femeninos, de edad mayor, con problemas de hacinamiento y condición de ocupante de la vivienda como régimen de tenencia. Por último, puede señalarse que esta clase de familias se asocia a la recepción de subsidios y ayuda material.
- e) La primera fracción está compuesta por un 10% de familias que poseen en un alto porcentaje (casi el 80%) un RH femenino. Se trata de mujeres separadas o viudas, sin calificación laboral y que se desempeñan en el servicio doméstico. Mientras que la segunda fracción se conforma por un 12% de hogares que, en su mayoría, poseen un RH masculino, vinculado a la construcción y al cuentapropismo, con calificación laboral operativa, y que conforman hogares numerosos (Ver figura 2).

3.2 La dimensión cualitativa

Esta instancia complementa a la anterior en tanto se hace necesario no sólo considerar las relaciones objetivas identificables en el espacio social, sino que también apunta a dar cuenta de

6 Se definió al Referente de Hogar como aquel miembro del grupo con mayor responsabilidad en el mantenimiento del hogar o que ejerce la mayor influencia en las decisiones concerniente al consumo (Torrado, 1998; citado en Gutiérrez y Mansilla, 2016).

Figura 2: Diagrama del espacio social cordobés (2011)

Fuente: Gutiérrez y Mansilla (2016) con base en la EPH-Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC).

las relaciones simbólicas que las clases mantienen entre sí. Se trató de captar las prácticas concretas que despliegan las familias y los sentidos vividos a través de un total de 43 entrevistas en profundidad para el conjunto de las clases y 9 para el caso que nos ocupa, es decir la CBD, correspondiendo tres para la primera fracción y seis para la segunda. La elección de los casos respondió al perfil medio de cada clase y fracción y la cantidad de casos seleccionados mantuvo la proporcionalidad al tamaño de cada una de ellas; las familias pertenecientes a la CBD representan el 20% del total.

El instrumento se orientó a reconstruir las trayectorias individuales y familiares que pudieran ser representativas de la clase y sus fracciones. Para el caso del hábitat se incorporaron una serie de categorías que apelaron a las dimensiones materiales y simbólicas de la apropiación

espacial. Se indagaron las trayectorias habitacionales propias y de la familia de origen, tanto de los RH como de las de sus cónyuges, y también los modos de acceso a la vivienda y los regímenes de tenencia. Asimismo, se incorporaron temáticas relacionadas a las actividades barriales y extrabarriales, las condiciones y modos de movilidad, y las valoraciones y afectos construidos en torno al espacio barrial. Dentro de las actividades barriales se contemplaron las de consumo, ocio (artísticas, deportivas, etc.), educación, servicios de salud y las relaciones de vecindad. En cuanto a las valoraciones y afectos se indagaron los aspectos negativos y positivos percibidos sobre el barrio por los RH. La indagación sobre la localización del barrio de residencia permitió, a su vez, establecer la relación de las estrategias habitacionales y las formas diferenciales de apropiación con la estratificación social del espacio.



Barrio de clase media, Córdoba. Fuente: Diario Registrado

4. Clase Baja Dominada: Estrategias habitacionales y apropiación del espacio

Utilizamos tres escalas de análisis para la exposición de los resultados. En la comprensión de que la escala no sólo es espacial sino también conceptual, dado que es un aspecto inherente a las prácticas sociales que se despliegan en ámbitos más o menos amplios donde siempre hay una asociación entre sí. De tal modo, en la escala macro insertamos la incidencia de la localización del barrio en la estructura social del espacio urbano (tomamos el Gran Córdoba como una unidad funcional); en la escala meso analizamos las estrategias de acceso a la vivienda y; por último, abordamos el barrio, sus representaciones y los sentidos vividos dentro de la escala micro⁷.

4.1 La escala macro: estratificación espacial y el efecto de lugar

Para Bourdieu la estructura del espacio se manifiesta en la forma de oposiciones espaciales

en el que el espacio habitado (o apropiado) funciona como una especie de simbolización espontánea del espacio social. En una sociedad jerárquica, no hay espacio que no esté jerarquizado y no exprese las jerarquías y las distancias sociales, y de este modo los diferentes espacios sociales físicamente objetivados tienden a superponerse al menos de manera aproximada (Bourdieu, 2007). La estructura socioespacial de la ciudad se hace discernible a través de las formas que adopta la *división social del espacio residencial* (Duhau y Giglia, 2008). Por lo cual coincidimos con Di Virgilio (2007) cuando la define como las diferencias existentes en la localización urbana o intrametropolitana de diferentes grupos, estratos o clases sociales. Esta división está en relación con las desigualdades sociales expresadas como organización del territorio de la ciudad, teniendo en cuenta que “el espacio urbano contiene un conjunto de recursos importantes para la reproducción de las categorías sociales en forma de bienes materiales y simbólicos, pero su distribución refleja las chances desiguales de acceso” (Ribeiro, 2003:11)⁸. En este sentido, en la estructuración de la ciudad se distinguen áreas residenciales con fuerte homogeneidad socioeconómica a escala macro (la ciudad en su conjunto) pero que

⁷ Para la citación de las entrevistas se utilizan nombres de fantasía a modo de protección de las identidades.

⁸ El autor no solo plantea la espacialización de la estratificación de la sociedad, sino también toma como concepto clave la justicia distributiva que estaría por encima del de la distancia social (Nota: la traducción es nuestra).

al interior de ellas se encuentra cierta mixtura. Dentro de las principales especies de capital, el capital económico y el cultural constituyen los principios fundamentales de estructuración del espacio socioterritorial, mientras que el capital social y el simbólico son antes bien principios de rentabilidad adicionales de los otros dos (Gutiérrez, 2007).

De este modo, la localización en la ciudad y, por ende, la proximidad en el espacio físico, permite que la proximidad en el espacio social produzca todos sus efectos, negativos o positivos, facilitando u obstaculizando la acumulación de las diferentes formas de capital. Los efectos facilitadores o inhibidores de la proximidad social y espacial dependen de las características del entorno y de las características económicas y sociales de sus habitantes (Capdevielle y García, 2017). En esta dirección, Prevot-Shapira (2001) refiere que el *capital espacial* deviene como un conjunto interiorizado de relación de un individuo con el espacio considerado como un bien social. Desde esta perspectiva se puede pensar el espacio en función de las representaciones y

de los usos que los individuos hacen de él y que se construye con la experiencia espacial.

En este orden de ideas, y respecto de la localización de los barrios (Ver figura 3) donde residen las familias de CBD en la estructura urbana del Gran Córdoba, observamos que:

a) En su mayoría ocupan localizaciones periféricas respecto de la trama urbana consolidada, fuera o muy cerca del anillo de circunvalación⁹, con baja estructuración social, insertas en áreas con similares características socioespaciales: Barrio Mirizzi (S), Deán Funes (SE), General Mosconi (NNE), Liceo II° (N); b) un caso se ubica en un barrio pericentral con baja estructuración social: Villa Alberdi; c) dos entrevistas corresponden a residentes en barrios pericentrales con alta estructuración social: Barrio Jardín y Barrio General Paz. Los dos espacios están en la actualidad sometidos a importantes procesos de renovación, refuncionalización (incremento del sector servicios, principalmente comercial y gastronómico) y elitización, con un considerable proceso de verticalización el



Ciudad de Córdoba. Fuente: ciudadesemfotos.blogspot.com.br

9 Autovía que rodea a la ciudad central y que demarcó su periferia hasta la década de los noventa del siglo XX.

primero y con una importante oferta de servicios comerciales destinado al segmento ABC1 el segundo; y d) un caso en la localidad Malvinas Argentinas, ubicada al Noreste del Gran Córdoba. Presenta graves deficiencias en infraestructura y equipamientos urbanos, carece de dinámica económica propia y es altamente dependiente de la ciudad central pero, al mismo tiempo, ofrece ventajas para sus habitantes por su cercanía a la capital (abastecimiento y trabajo) y por el costo accesible del suelo y de la vivienda; estas razones la posicionaron en un centro receptor de población de menores ingresos, fundamentalmente provenientes de la ciudad de Córdoba, particularmente durante la última década del siglo pasado.

Este esquema de localización incide en las prácticas de consumo que tienden a circunscribirse al espacio de proximidad como afirman Duhau y Giglia (2008). Teniendo en cuenta la división social del espacio y las diferentes oportunidades de acceso a los bienes y servicios urbanos, se desprende de las entrevistas que: a) aquellos entrevistados que se localizan en

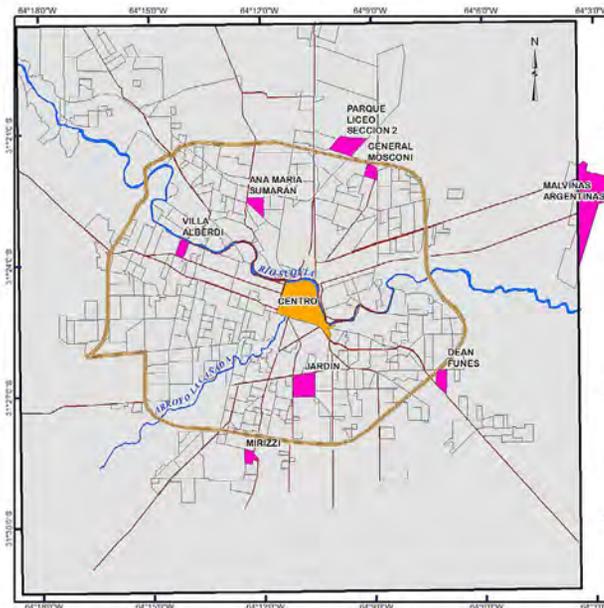
barrios con mayor estructuración social tienen las mayores ofertas de servicios urbanos; y b) que los grandes centros comerciales (*shopping* e hipermercados), propios de la reconfiguración posfordista de las principales ciudades argentinas, parecieran no formar parte de las prácticas de consumo de esta clase.

[Y fuera del barrio qué hacen?] Salvo que fuéramos a ver al Easy, ver si podemos comprar algo, si no... O ir a mirar, como quien dice, a abrir los ojos un poco. (CBD 2ª fracción, Daniel, pintor de obra, Bº Jardín).

(...) hay de todo, tenemos todo cerca, porque está todo cerca (...) Y cuando voy a cobrar la jubilación me tomo el 72 por la comodidad (CBD 1ª fracción, Mima, 62 años, modista, Barrio General Paz).

En el primer caso podemos establecer la proximidad de su residencia a un centro comercial que permite al entrevistado tomarlo como un paseo y, en el segundo, el abanico de oportunidades para el consumo es amplio, por los

Figura 3: Localización de los barrios de residencia de la clase baja



Fuente: Elaboración propia.

cual se moviliza solamente para ir a cobrar su jubilación; es decir, un servicio bancario que no es tomado en el barrio pese a contar con ello. Asimismo, también la ubicación de la vivienda en un barrio con alta estructuración social, y el contar con larga residencia en el mismo, permite que la inversión en capital social se transforme en capital económico al influir en posibilidades laborales. Las estrategias de reproducción social sólo pueden abordarse relacionamente; es decir, las estrategias laborales, educativas y habitacionales constituyen un sistema en el que unas y otras se condicionan y complementan. De tal modo, la posición residencial posibilita, en mayor o menor medida, el acceso a un conjunto de oportunidades económicas, sociales y culturales derivadas del “efecto de lugar” (Bourdieu, 2007).

Empecé con ella... primero la casa del hijo... después la casa de la hija, después a don Luis, don Pelliza, y así se fue... Armando el circo, como quien dice. [¿Pero ahora Ud. tiene otro trabajo] (...) ¿Y tengo allá uno allá cerca del Deportivo, una casa completa, con puerta, con... bah, toda la casa completa [¿Y cómo consiguió eso?] Por el doctor Barrientos (...) bueno, yo le pinté la casa a él y de ahí me dijo la mujer

de él “vení a mi casa, la tengo que vender” y bue... [¿Y a Barrientos cómo lo conocía?] No, Barrientos me conoce de chico (...) me conoce de años. [¿Y el trabajo en la Inmobiliaria?] También con Bernasconi, de vez en cuando. No es todos los días, pero cuando tiene algo me llama “Daniel, vení”. Ahora casualmente tengo que pintar el local... (CBD 2ª fracción, Daniel, pintor de obra, Bº Jardín).

Las limitaciones impuestas por el bajo volumen de capital económico con el que cuentan las familias también inciden en el consumo, sea de bienes o de ocio, que también se ven reflejados en la evitación de los desplazamientos:

(...) o sea ahí nomás compramos las cosas ahí en el barrio, para mí es lo mismo. Es lo mismo porque... o sea te cobran un poquito más, no es lo mismo que un híper o un súper, pero es así... porque el ingreso de plata es de todos los días, o sea... no tengo un ingreso mensual o semanal; (...) tenemos la plaza que está ahí cerca, y vamos con los chicos. A mí por ahí me gustaría ir a Carlos Paz, Cosquín, pero bueno... por ahí no tenemos la movilidad. Pero es como te digo, cerca te pasan también los colectivos interurbanos, esos que te llevan... se puede hacer eso,



Colectivos urbanos son el principal medio de desplazamiento de la clase baja. Fuente: La Voz

muchas veces lo hemos hecho, pero... por ahí se te complica mucho (CBD 2ª fracción, Darío, Bº Villa Alberdi).

Así, el espacio no es neutro sino un activo capaz de incidir en las formas de apropiación del espacio de manera relacional con el conjunto de instancias que componen la vida social.

4.2 Escala meso: Estrategias de acceso a la vivienda

Nos referimos a estrategias habitacionales para designar el conjunto de decisiones que toman las familias y los objetivos que persiguen en materia de hábitat (Dansereau y Narvaez-Bouchanine, 1993) y que forman parte de la reproducción social. Se trata de las prácticas, decisiones, movimientos que realiza la familia para satisfacer sus necesidades habitacionales; se comprenden a partir de la articulación entre la posición de la familia en la producción y el consumo y los factores del contexto como marco de restricción u oportunidades (mercado de trabajo, mercado inmobiliario y de suelo, ciclos económicos, etc.) que dan cuenta de las opciones sobre las cuales se toman decisiones (Di Virgilio, 2007). Entre estas decisiones aparece la movilidad residencial, es decir, el/los cambios de localización en el espacio intraurbano. Si tomamos en consideración el ciclo de vida familiar y su ligazón con la movilidad residencial al momento de formar pareja, se define un trayecto residencial que, recurrentemente en la CBD, se apela al alquiler:

Yo después que me casé me vine a alquilar cerca de mis padres (...) ellos me ayudaban con el alquiler... (CBD 1ª fracción, Carolina, 43 años, empleada doméstica, Bº Mirizzi).

“(...) me casé (...) alquilé un año y no me daba el presupuesto, entonces me vine para acá [vivienda de sus padres] (CBD 2ª fracción, Arturo, 27 años, albañil, Bº General Mosconi).

[Se casó y a dónde fue a vivir?] Y, primeramente, acá (se refiere al barrio donde vive actualmente). Después me fui a vivir a una villa por-

que realmente no podía pagar alquiler, o sea fui un tiempo a Villa Revol pero no, no podía (CBD 2ª fracción, Danilo 55 años, Bº Jardín).

Podemos constatar que la respuesta para cubrir la necesidad habitacional se debate entre el deseo y las reales posibilidades para concretarlas. La forma de tenencia de la vivienda (propiedad, alquiler formal o informal, préstamo, etc.) es abordada en la medida en que favorecen o no la movilidad residencial, siendo los inquilinos los más propensos a cambiar su lugar de residencia (Di Virgilio, 2007; Del Río, 2012; Cravino, 2008). En esas trayectorias residenciales se pudo observar las dificultades para acceder y/o mantenerse en una vivienda adecuada en el/los primeros trayectos. Los relatos dan cuenta de fuertes situaciones de carencias:

[¿Ustedes desde que se casaron empezaron a vivir acá?...] nos prestaron, una pieza allá en Los Gigantes. Ahí nos prestaban una piecita, después yo me hice un ranchito con madera... no, hemos pasado las de Caín... Fuimos a Calera y ahí nos prestaron, bueno me dieron un trabajo en Calera que me lo habían pintado tan bonito todo y fui allá y hemos sufrido cosas, y a los dos años me volví. De vuelta a la casa, a armar de vuelta la piecita esa... (CBD 2ª fracción, Guillermo, 51 años, Bº Liceo II).

La tenencia por propiedad para la CBD es casi una quimera, teniendo en cuenta las posibilidades materiales de los hogares y las condiciones macroestructurales que operan en detrimento de su consecución.

En una primera aproximación, la condición de propietario/a del RH se relaciona con su ciclo de vida familiar; de tal manera que frente a la disolución del vínculo familiar de la primera generación (fallecimiento del/los progenitores) se accede a la vivienda propia vía herencia:

[¿Es propietario de la casa ahora?] Era de mi mamá, o sea, Carlos [padrastró] puso prácticamente todo a nombre de ella... cuando... vinieron los parientes de Carlos y me la quisieron quitar me resguardé por las dudas... (Danilo, CBD 2ª fracción, 51 años, pintor de obra, Barrio Jardín).

Asimismo, el capital social aparece como recurso alternativo al que apelan las familias pobres para enfrentar sus necesidades –habitacionales, en este caso– y está ligado a los recursos que pueden reunirse a través de las redes de relaciones estables¹⁰. Así, a través del relato, podemos identificar redes simétricas tales como las redes de intercambio diferido intergeneracional, que une a familias pobres entre sí, de dos generaciones diferentes, en un sistema de dones y contradones diferidos. En la cual la mujer-madre es la principal productora y distribuidora de diferentes tipos de bienes y al hijo/hija y su familia los principales receptores (Mandrini *et al.*, 2010):

(...) cuando estaba vivo mi viejo y nos dio una pieza... que digamos... al fondo que levanté yo y después bueno, falleció mi viejo y mi vieja tomó otra decisión ... y me dio más lugar a mí y a mis hermanos, porque somos cinco hermanos nosotros (...) e hicimos unas divisiones (...) digamos tengo como un departamentito, no está terminado... no tengo divisiones de pieza ni nada, tengo la pieza mía y la de mis hijos nada más (Darío, 34 años, B° Villa Alberdi).

Frente a las dificultades habitacionales se puede observar la recurrencia de vivienda/terreno compartido con familiares y, por lo tanto, capacidad para incidir en la forma de ocupación de la vivienda con espacios refuncionalizados o adaptados y/o la densificación del predio habitacional. En muchos casos se impone el hacinamiento.

[¿Cuántas habitaciones tenés en la vivienda?] El dormitorio mío, el dormitorio de mi hija (30), el dormitorio de mi hijo (26) (...) El dormitorio de mi nieta (12) y hay una que era comedor, que la hice dormitorio para el Brian (13), y yo la hice cocina-comedor grande (...) Cada cual tiene su pieza. [¿A dónde vive tu hermana? (82 años)] ¡Al lado! Porque mi casa está así, ¿no es cier-

to? Acá hay una pieza, es decir una puerta, la pieza de mi hermana, la cocinita de mi hermana y el baño. Después mi otra hermana (74) tiene una pieza más, la cocina y el baño. Mi hijo se está haciendo el departamento al lado (...) que va a hacer lavadero y baño y después va a hacer la otra parte. Está todo hecho en un solo lote (...) que tiene 10 x 50 de fondo (Noemí, 62 años, CBD fracción 1, Malvinas Argentinas).

En el acceso a la vivienda también encontramos redes sociales asimétricas como los intercambios que unen a las familias pobres con no-pobres. Es el caso de la obtención del terreno mediante cooperativa de vivienda (Gutiérrez, 2004):

(...) yo compré ahí en Barrio Cooperativa el Progreso. Hice la casa y viví (...) a mi ex señora le correspondía un terreno por ser hija, porque a los socios de antes le correspondía un terreno" (CBD 2ª fracción, Omar, 44 años, Barrio Deán Funes).

Dado el perfil de la CBD en su segunda fracción se registran estrategias que procuran aumentar los recursos del hogar mediante la obtención de materiales de construcción en desuso y la autoconstrucción. Se trata de una práctica que involucra un gran esfuerzo y que no está exenta de dificultades, producto de la discontinuidad de la ocupación del RH:

[al terreno] lo fui pagando de a poco viste (...) Y bueno, haciendo la casa con los ladrillos de las casas que por ahí rompía paredes y la gente no los ocupaba, viste, y yo iba juntando ladrillos y bueno. De a poco, algo compré, algo junté así. Igual las aberturas también. Hace poco compré las aberturas que están ahí afuera. Digo, yo las pinto, tengo la pintura y todo y no... (...) No hago tiempo. Y cuando tengo tiempo no tengo ganas, qué sé yo (CBD 2ª fracción Guillermo, 51 años, B° Liceo 2ª sección).

10 Se definen como el "conjunto de recursos actuales o potenciales que están ligados a la posesión de una red duradera de relaciones más o menos institucionalizadas de interconocimiento y de inter-reconocimiento. Es decir, que son relativas a la pertenencia a un grupo, como conjunto de agentes que no están solamente dotados de propiedades comunes (susceptibles de ser percibidas por el observador, por los otros o por ellos mismos) sino que están también unidos por lazos permanentes y útiles" (Bourdieu, 1980).

(...) éramos cuatro que estábamos en una sola pieza [RH, esposa y dos hijos] (...) tenía una moto la vendí, me metí en un préstamo y fue cuando mi viejo me dio el ok para hacerme el departamento ahí porque no me quedaba otra (Arturo, CBD 2ª fracción, Bº General Mosconi).

y... construyo cuando yo puedo tengo algún ingreso y puedo comprar material y voy haciendo de a poco... por ahí tengo todo el tiempo del mundo, pero no tengo trabajo y no tengo dinero" (Darío 34 años, Bº Villa Alberdi).

4.3 La micro escala: el barrio, sentidos vivos y práctica cotidiana

Las experiencias de los sujetos, sus prácticas, representaciones e interacciones participan en la construcción social del espacio. Así, el barrio no sólo es un recorte histórico o administrativo, sino el resultado de las actividades cotidianas que realizan los ahí residentes y que se articulan con otros espacios (Capron y González Arellano, 2006). En este sentido, el barrio puede ser entendido como aquella "porción conoci-

da" del espacio público (De Certeau, 1999) en el que se imbrican sentidos y acciones que lo identifican y lo diferencian de otros espacios, y crea sentimientos de apego incorporándose al habitus de los agentes (Reyes-Guarnizo, 2016).

Las actividades tanto barriales como extrabarriales evidencian las relaciones socioespaciales que establece la CBD en sus prácticas cotidianas y ponen de manifiesto la primacía de aquellas relacionadas a las actividades laborales del RH por sobre las del ocio o esparcimiento, teniendo mayor preponderancia en la 2ª fracción:

[¿Qué hacés dentro del barrio?] Compras, trabajo, por supuesto. Todo trabajo (...) [¿Actividades recreativas?] poco y nada. (CBD 2ª fracción, Rafael, carpintero, 29 años, Bº Zumarán).

Y yo ahora prácticamente no estoy, porque vengo de trabajar y ando para acá, voy a buscar los chicos, hasta hace un tiempo estuve haciendo remis en el auto porque tenía que rebuscarla, hasta hace un tiempo (...) y si no, pero es raro que salga. Está bien tengo los amigos ahí, pero... es raro que esté afuera. Si



Barrio Güemes. <http://www2.cordoba.gov.ar>

salgo un ratito, a lavar el auto o estar un rato, a fumar un pucho algo” (CBD 2ª fracción, Arturo, 27 años, albañil, Bº General Mosconi).

Ante la pregunta sobre los aspectos positivos y negativos del barrio, los RH priorizan en sus primeras respuestas el tema de la “seguridad” en el conjunto de representaciones. Como afirma Kessler (2009:72) “el temor al delito no es privativo de ninguna clase social” y, aunque no se aborda el tema como problemática de la investigación, no se pueden soslayar los relatos que aluden al tema como parte constitutiva de la vida cotidiana y la “tranquilidad” como atributo del barrio. En este sentido, los/las entrevistados/as aluden a la seguridad como ausencia de delito en el lugar, pero sin dejar de referirse al mismo como una problemática general o que ya fue superada en su zona.

Para mí es muy tranquilo, yo siempre viví acá, para mí es tranquilo...” (CBD 1ª fracción, Mima, 62 años, Bº General Paz).

[¿Y qué te gusta de tu barrio?] Todo. Porque es tranquilo, tranquilo... no es... algún choreo hay, como en todos los barrios... Pero no es una cosa que salgás y te saquean, no, es tranquilo, ahora es tranquilo.” (CBD 1ª fracción, Noemí, 69 años, Bº Malvinas Argentinas).

(...) y ahora se ha calmado mucho, antes te digo hubo una época que no se podía estar, pero hoy en día este re tranquilo el barrio [¿Y por qué decís que no se podía estar?] Y... había mucho robo mucha junta en la esquina, se corría la... porque donde estamos nosotros a tres cuadras está la villa. Y entonces se corría mucho, después vino el barrio del frente y los del barrio en donde estoy yo querían hacerse valer a los que venían nuevos. Entonces por ahí había mucho enfrentamiento muchas cosas y no podías estar en la calle... y ahora está mucho más tranqui (CBD 2ª fracción, Arturo, 27 años, Bº Gral. Mosconi).

El sentido de pertenencia por los años de residencia se manifiesta en los relatos con representaciones positivas que, en algunos casos, no se dejan de relacionar con la seguridad:

¡Positivo, no, no, es que tengo laburo, eso es lo positivo! ¡Que acá todo el mundo me conoce! Eso es lo positivo. [¿Y negativo? ¡Algo tiene que tener!] ¡Eh... qué se yo, nada! No le puedo mentir. ¡Qué le voy a mentir! No tengo negativo (CBD 2ª fracción, Danilo, 55 años, Bº Jardín).

(...) aparte de que hay de todo, tenemos todo cerca, porque está todo cerca, pero a mí siempre me pareció muy tranquilo, aunque a veces le dicen “no, a mí me pasó esto...” pero para mí es tranquilo (...) siempre en esta casa, me costaría dejar el barrio (CBD 1ª fracción, Mima, 62 años, Bº General Paz).

Así, las alusiones a las problemáticas del barrio son relatadas como temas menores, se minimizan situaciones que se enuncian entre otras cuestiones, tales como “hay aguas servidas en la calle”, “cuando se inunda no pasa el colectivo”.

En síntesis, se manifiesta en la CBD fuertes lazos afectivos con sus lugares de residencia, fundamentalmente para los que tienen mayor tiempo de residencia en ellos, es decir ligados a la propia historia de los agentes. No se han podido detectar estrechos lazos de vecindad y la seguridad es percibida como problema, pero ajeno al barrio.

5. Conclusiones

La relación entre el lugar ocupado en el espacio social y la apropiación espacial remite a una doble dimensión: el acceso desigual al espacio urbano y el espacio urbano como dimensión que impacta en la (re)producción de la desigualdad. Por ello, la localización y la posición de los agentes en el espacio físico no pueden pensarse como meros contornos de la acción (Giddens, 1995), sino como dimensiones constitutivas de la misma.

En este sentido, nuestro estudio nos permitió visibilizar las diferentes estrategias y sentidos vividos de las familias y referentes de hogar de la clase baja dominada en el Gran Córdoba. Podemos afirmar que existe una relación

dialéctica entre la reproducción tanto de la estructuración del espacio social y de las posiciones de los agentes que lo conforman, y la división social del espacio del Gran Córdoba. Dichas estructuras se constituyen en ámbitos estratégicos de reproducción de las familias que ponen en juego los recursos o capitales disponibles de manera multiescalar y relacional. De esta manera, los agentes consumen, usan y habitan los diferentes espacios del entramado urbano en una red de relaciones, de prácticas y sentidos que, en su búsqueda de mantener o mejorar sus posiciones en el espacio social, condicionan las del resto reproduciendo las relaciones sociales que la configuran, así como al espacio que le es propio.

En relación al lugar ocupado en la división social del espacio, podemos dar cuenta del repertorio de estrategias de la CBD. Existe un alto porcentaje de familias que habitan barrios con baja estructuración social y déficit estructural e infraestructurales, que inciden en el acceso a bienes y servicios urbanos, reproduciendo la desigualdad. Si bien se observan prácticas de consumo que se circunscriben al espacio inmediato, la baja oferta de servicios de la zona redundando en la movilidad hacia otros espacios que poseen mayor concentración, en la medida que lo permitan las posibilidades materiales reproduciendo la jerarquización espacial al interior de la ciudad. A su vez, en el caso de los entrevistados cuyas viviendas se ubican en barrios con mayor estructuración social, aumentan las oportunidades de obtención de ingresos por trabajo ocasional vía la inversión de capital social, mientras que comparten un mismo patrón de consumo acorde a los IPCF.

El acceso a la vivienda propia sólo se pudo constatar en los casos en que se recibió por herencia y está relacionada al ciclo de vida de los entrevistados. Las trayectorias habitacionales del grupo familiar permitieron poner en evidencia las dificultades que el alquiler les significa por sus escasos ingresos y la “vuelta” a la vivienda de la familia de origen. En algunos casos se recurrió a la construcción y/o remodelación de espacios y en otros facilitó las condiciones de hacinamiento. El oficio de algunos RH le permitió captar un ingreso adicional al posibilitar su

autoconstrucción. El capital social también se pone en juego mediante redes simétricas y asimétricas que posibilitan el acceso y permanencia en la vivienda. Este aspecto se relaciona, a su vez, con el ciclo de vida familiar propio y el de las familias de origen, mediante la compra de terrenos accesibles a cooperativas de vivienda. Las representaciones en torno al barrio se ligan a las trayectorias de los agentes dentro de ese espacio estando ausentes o muy débiles los lazos de vecindad o redes de reciprocidad. Las valoraciones positivas se basan en aspectos relativos a la seguridad o tranquilidad, percibiendo su alteración como producto de agentes externos o como parte del pasado. Por su parte, las valoraciones negativas aluden a carencias de infraestructuras y/o servicios presentes en la zona. De esta manera, el barrio se constituye en el espacio de articulación que condiciona las prácticas y representaciones de los agentes, y construye identidades en torno a aquel.

Consideramos que el abordaje realizado abandona el sesgo economicista y, en algunos casos paternalistas, de algunas investigaciones sobre las desigualdades en el espacio urbano latinoamericano al incorporar variables de manera relacional y multiescalar. Por el contrario, se pone en foco la capacidad de agencia de las familias de la CBD con la aceptación de no considerarlas como meros objetos supeditados a las políticas públicas y a las imposiciones del mercado inmobiliario que, si bien se encuentran condicionadas por éstas, poseen un “sentido de juego”, en términos bourdesianos, que los posicionan como sujetos colectivos con recursos y estrategias en pos de la apropiación del espacio urbano desde el lugar que ocupan en el espacio social cordobés. Los resultados del análisis de la CBD en su despliegue de estrategias de apropiación del espacio residencial contribuyeron a ampliar y completar el realizado en la misma dirección acerca de las demás clases sociales (alta, media dominada y media dominante). Sin embargo, mucho queda por analizar aún al interior de la CBD, así como también se impone avanzar hacia un estudio comparativo intraclase y en comunión con las demás estrategias de reproducción social abordadas en el Programa de Investigación Reproducción social en el Gran Córdoba del que formamos parte. 

Bibliografía

- Arceo, Nicolás; González, Mariana; Mendizabal, Nuria y Basualdo Eduardo. 2010. *La economía argentina de la posconvertibilidad en tiempos de crisis mundial* (Buenos Aires: Cara o Ceca).
- Bourdieu, Pierre. 1988. *La Distinción: Criterios y bases sociales del gusto* (Madrid: Taurus).
- _____. 1990. Espacio social y génesis de las «clases». En Bourdieu (Ed.) *Sociología y cultura*. México: Grijalbo. pp. 281-309.
- _____. 1999 (1993). «Efectos de lugar» En Bourdieu, Pierre (dir.) *La miseria del mundo* (Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica).
- Capdevielle, Julieta y García, Evaristo. 2017. "Clases sociales y estrategias de reproducción social. Una aproximación a las estrategias habitacionales de familias de clases alta dominante en el Gran Córdoba (Argentina)" Mimeo.
- Capron, Guenola y González Arellano, Salomón. 2006. "Las escalas de la segregación y de la fragmentación urbana" en *TRACE 49* (CEMCA: México) pp. 65-75.
- Carlos, Ana. 2007^a. *O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade* (São Paulo: FFLCH, 2007).
- _____. 2007b. "Diferenciação Socioespacial" *CIDADES*, 6 (Brasil: GEU) (4), pp. 45-60.
- _____. 2011. "Da "organização" a la "produção" do espaço no movimento do pensamento geográfico" en Carlos, A.; Lopez de Souza, M. y Beltrão Spósito, M. E. (orgs.) *A produção do espaço urbano. Agentes é procesos, escalas e desafios* (São Paulo: Contexto) 53-73.
- Ciccolella, Pablo y Veslir, Lorena. 2012. "Dinámicas, morfologías y singularidades en la reestructuración metropolitana de Buenos Aires" *Revista Iberoamericana de Urbanismo* riURB 8 (Barcelona) pp. 9-21.
- Cravino, Cristina. 2008. *Vivir en la villa: relatos, trayectorias y estrategias habitacionales*. Tesis doctoral (Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento).
- Crompton, Rosemary. 1997. *Clase y estratificación. Una introducción a los debates actuales* (Madrid: Tecnos).
- De Certeau, Michel. 1979. *La invención de lo cotidiano* (México: Universidad Iberoamericana).
- Del Río, Juan. 2012. *El lugar de la vivienda social en la ciudad: un análisis de la política habitacional desde el mercado de localizaciones intra-urbanas y las trayectorias residenciales de los habitantes*. Tesis doctoral (La Plata: Universidad Nacional de La Plata).
- Di Virgilio, Mercedes. 2007. *Trayectorias residenciales y estrategias habitacionales en sectores populares y medios en Buenos Aires*. Tesis doctoral, CABA: Universidad Nacional de Buenos Aires).
- Duhau, Emilio y Giglia, Angela. 2008. *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli* (México: Siglo XXI, Universidad Autónoma Metropolitana).
- Félix, Mariano. 2010. "El nuevo desarrollismo como superación dialéctica del neoliberalismo en Argentina" en Ramírez, Luis Enrique, (coord.) *Relaciones laborales. Una visión unificadora* (Buenos Aires: Euros Editores-Montevideo: B d F) pp. 9-25.
- Ferrer, Aldo. 2010. *El Futuro de nuestro pasado. La economía argentina en su segundo centenario* (Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica).
- Gravano, Ariel. 2013. *Antropología de lo urbano* (Tandil: UNICEN).
- Giddens, Anthony. 1995. *La construcción de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración* (Buenos Aires: Amorrortu Editores).
- Gutiérrez, Alicia. 2004. *Pobre' como siempre... Estrategias de reproducción social en la pobreza* (Córdoba: Ferreyra).
- _____. 2007. "Herramientas teórico-metodológicas de un análisis relacional para los estudios de la pobreza" en Revista Ciencia, Docencia y Tecnología, N° 35, Año XVIII, noviembre de 2007, pp. 15-33.
- _____. 2011. "Clase, espacio social y estrategias: Una introducción al análisis de la reproducción social" en Bourdieu, Pierre *Las estrategias de la reproducción social* (Buenos Aires: Siglo XXI) pp. 9-27.
- _____. 2012. *Las prácticas sociales. Una introducción a Pierre Bourdieu* (Villa María: Eduvim).

- Gutiérrez, Alicia y Mansilla, Héctor (comps.). 2016. *Espacio social de las clases y los instrumentos de reproducción social: dinámicas del mercado de trabajo, el mercado de las políticas sociales, el mercado escolar y el mercado habitacional en el Gran Córdoba, 2003-2011* (Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba).
- INDEC. 2003. La nueva Encuesta Permanente de Hogares en Argentina en www.indec.mecon.gov.ar.
- Hall, Peter. 1996. *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX* (Barcelona: Ediciones del Serbal).
- Harvey, David. 2003. *Espacios de la esperanza* (Madrid: Akal).
- Jiménez Zunino, C. (2017). Clases medias en foco: aportes para el estudio de la desigualdad social *Desigualdad* en <https://desigualdadsite.wordpress.com>
- Kessler, Gabriel 2009. *El sentimiento de inseguridad. Sociología del temor al delito* (Buenos Aires: Siglo XXI).
- Lefebvre, Henry. 1969. *El derecho a la ciudad* (Barcelona: Península).
- Lefebvre, Henry. 1972. *La revolución urbana* (Madrid: Alianza).
- Lobato Correa, Roberto. (2011). "Sobre agentes sociales, escala e produção do espaço: um texto para discussão" en Carlos, Ana *et al.* (orgs.) *A produção do espaço urbano. Agentes e procesos, escalas e desafios* (São Paulo: Contexto).
- Mandrini, María; Capdevielle, Julieta y Ceconato, Diego. 2010. "Políticas neoliberales y resistencia en el territorio. Córdoba, Argentina" *URBANO 22* (Concepción, Chile) pp. 69-77.
- Monayar, Virginia. 2014. "Acceso al suelo. Asequibilidad al suelo urbano en Córdoba" en: Gargantini, Daniela (comp.) *Hábitat, acceso al suelo y financiamiento: experiencias alternativas de producción socio-habitacional* (Córdoba: Asociación Vivienda Económica-AVE).
- Moratto Vásquez, Nadia; Zapata Posada, Johana y Messenger, Tatiana. 2015. "Conceptualización de ciclo vital familiar: una mirada a la producción durante el periodo comprendido entre los años 2002 a 2015" *Revista CES Psicología*, 2(8) (Colombia: CES) pp. 103-121.
- Municipalidad de Córdoba. (1996). "Sistema de Gestión para la Región Central de la Provincia de Córdoba. Documento N° 1". Diciembre de 1996 (Mimeo).
- Prevôt-Shapira, Marie France. 2001. "Fragmentación social y espacial: concepto y realidades" *Perfiles latinoamericanos* 19 (México: FLACSO).
- Reyes-Guarnizo, Andrea. 2016. "De los imaginarios colectivos a la apropiación del territorio: Un recorrido conceptual" en <http://www.bdigital.unal.edu.co/32862/1/32452-199083-1-PB.pdf>
- Ribeiro, Luiz. C.Q. 2003. "Segregação residencial e políticas públicas: análise do espaço social da cidade na gestão do território" en: Neto, E. y Bogus, C. M. (eds.) *Saúde nos aglomerados urbanos, uma visão integrada* (Brasília: Organização Pan-Americana da Saúde).
- Segura, Ramiro. 2014. "El espacio urbano y la (re)producción de desigualdades sociales. Desacoples entre distribución del ingreso y patrones de urbanización en ciudades latinoamericanas" *Working Paper Series* (65) (Berlin: desigualdades.net International Research Network on Interdependent Inequalities in Latin America) pp. 1-31.
- Soja, Edward. 2008. *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones* (Madrid: Traficantes de Sueños).
- Tecco, Claudio y Bressan, Juan. 2003. "Área Metropolitana Córdoba: análisis de asentamientos y de sus articulaciones al sistema urbano metropolitano. Los casos Estación General Paz y Malvinas Argentinas", Informe de investigación 2000-2003, Mimeo.
- Valdés, Estela; Capdevielle, Julieta; Fernández, Guadalupe y Ferrari, Evangelina. 2017. "Apropiación diferencial del espacio urbano residencial: reproducción social y estrategias habitacionales en el Gran Córdoba, Argentina" *Revista Urbano* 35 (Concepción: Universidad de Bio Bio) pp. 44-57.
- Valdés, Estela, Ferrari, Evangelina y Cargnelutti, Mónica. 2016. "Periferia urbana residencial: producción/reproducción y dominación/apropiación. El caso de la ciudad de Córdoba". II Jornadas de Estudios de América Latina y el Caribe, IEALC, CABA, 28 al 30 de septiembre de 2016.

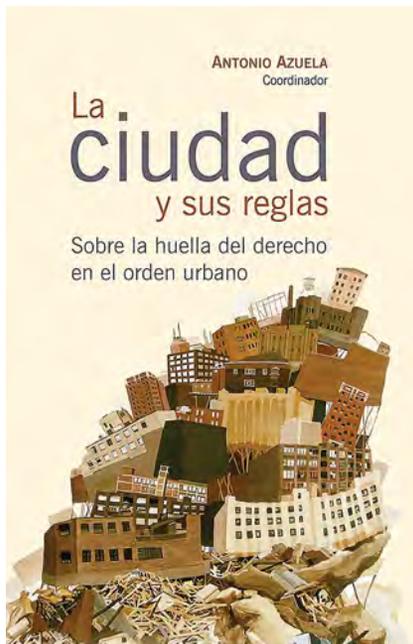
RESEÑAS

La ciudad y sus reglas. Sobre la huella del derecho en el orden urbano

(México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2016)

Antonio Azuela (coordinador)

Samanta Andrade Moreno



La ciudad y sus reglas recopila una serie de artículos que abordan, desde múltiples perspectivas, la relación entre lo jurídico y lo urbano, la función instituyente de la normativa y su rol como parte de la complejidad de los procesos de configuración espacial. Su propuesta gira en torno a tres temas: Gobierno, política y expertos; Jueces, planificadores y propietarios; y el Espacio público.

La intención del compilador es salir del esquema principal de abordaje de los aspectos jurídicos en las ciudades, concentrados en las irregularidades y la incapacidad de control normativo sobre el espacio. Su objetivo es mostrar la relevancia social de las normas jurídicas incluso cuando éstas no se cumplan, en tanto tienen efectos concretos, muchas veces no previstos, en la planificación urbana.

El carácter performático y la capacidad de representación del ámbito jurídico se revelan como uno de los discursos, que junto con la representación cartográfica, configuran ciudad.

La serie de artículos presentados abordan dichas temáticas desde el análisis de la zonificación urbana, los mecanismos gubernamentales híbridos y privilegiados para la construcción y gestión de infraestructura, la traducción de la normativa abstracta en la cotidianidad de los ciudadanos, la disputa entre la preservación ambiental y el derecho a la vivienda, las limitaciones y los cambios en la concepción del derecho de propiedad, y el activismo judicial.

En su conjunto, el texto gira en torno al carácter ambivalente de las figuras jurídicas incitando a reflexionar sobre cómo la ciudad se constituye a sí misma a través del derecho; su invitación es desnaturalizar las categorías con las que se aprehende el espacio urbano y sus relaciones.

Al recorrer los artículos, emergen preguntas respecto del carácter ideológico de la normativa, las relaciones de poder que se instituyen a través del ámbito jurídico, cómo éstas se mate-

rializan en la ciudad y quiénes son sus beneficiarios. En este sentido el libro procura provocar la emergencia de nuevas investigaciones sobre lo que denomina como realismo urbano.

La cuestión urbana en la región andina. Miradas sobre la investigación y la formación

(Pontificia Universidad Católica del Ecuador, 2016)

Pascale, Metzger, Julien Rebotier, Jérémy Robert,
Patricia Urquieta, Pablo Vega Centeno
(Editores Científicos)

Pablo Serrano



En base a las reflexiones establecidas en el Seminario Regional sobre la cuestión urbana en América Latina y en ocasión de la celebración de la Conferencia Internacional Hábitat III realizada en Quito en octubre del 2016, investigadores de Bolivia, Ecuador, Perú y Colombia dieron origen a este texto cuyo objetivo es presentar, de manera general, el panorama de investigación urbana en términos de producción, temáticas y condiciones investigativas en la Región Andina.

Bajo la premisa de que la ciudad y el conocimiento que se produce sobre ella interactúan, el libro reflexiona sobre lo que podría denominarse *pensamiento andino sobre lo urbano*, abriendo al debate las características de la investigación reciente en los países de la región, sus contextos, limitaciones y retos.

Respecto de las condiciones de producción y práctica urbana, se abordan el contexto social político e institucional de la investigación, tanto en los países como en redes internacionales. Los cambios en el objeto, legitimidad de los temas, metodologías y formas de investigación disponibles son algunos aspectos considerados en esta parte del texto.

La apertura y resurgimiento de temáticas urbanas relacionadas a la cuestión social, la “utilidad” de las investigaciones y su ligazón con las problemáticas sociales emergentes, son algunos de los puntos abordados; así también se cuestiona la capacidad de autonomía investigativa frente al carácter operacional que se desprende del financiamiento privado o extranjero.

Algunas de las problemáticas identificadas por los investigadores de la región son la posibilidad de generar un aparatage teórico común y la de establecer contextos institucionales de vinculación académica. Las razones de esta fragmentación se analizan en el libro junto con los retos para la articulación científica nacional e internacional en un contexto de globalización.

La búsqueda por características típicas de la ciudad latinoamericana, sus aportes a la comprensión del fenómeno urbano en general y la participación de las ciudades en las dinámicas

globales, conforman el paraguas de reflexión bajo el cual se presentan los capítulos sobre cada país. Tras esta descripción y problematización, el texto concluye con una apertura hacia el debate desde las evaluaciones nacionales, complementándolo con perspectiva latinoamericana.

Para la comunidad académica andina y latinoamericana, el texto se propone como una evaluación de los últimos 25 años y una puerta de entrada crítica hacia futuras posibilidades interpretativas.

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

