



# ESTUDIOS DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

## Ciudad contemporánea

Facultad de Arquitectura y Urbanismo

VOLUMEN C



# **SERIE ESTUDIOS DE ARQUITECTURA Y URBANISMO**

FAU-UCE 2023



# **SERIE ESTUDIOS DE ARQUITECTURA Y URBANISMO**

FAU-UCE 2023

**Ciudad contemporánea**

**VOLUMEN C**

RECTOR | Dr. Patricio Espinosa del Pozo, Ph. D.  
VICERRECTORA ACADÉMICA Y DE POSGRADO | Dra. Julieta Logroño, Ph. D.  
VICERRECTORA DE INVESTIGACIÓN, DOCTORADOS E INNOVACIÓN | Dra. Katherine Zurita, Ph. D.  
VICERRECTOR ADMINISTRATIVO Y FINANCIERO | Dr. Silvio Toscano, Ph. D

Serie Estudios de Arquitectura y Urbanismo. Volumen C. Ciudad contemporánea  
FAU-UCE 2023

ISBNe 978-9942-623-34-8  
Primera edición

Paulina Cepeda Pico, Sergio Bermeo, Mishell Echeverría (Editores)  
Juan Carlos Sandoval, Patricia Palacios y Kléber Cerón (Comité editorial)

#### AUTORES

Víctor Manuel Delgadillo Polanco  
Manuel Martín Hernández  
Sergio Andrés Bermeo Álvarez  
Luis Vladímir Morales Pozo  
Klever Francisco Vásquez Vargas  
Anthony Marcelo Carrillo Rueda  
Byron Simón Baque Solís  
Jaime Ricardo Alcívar Castro  
Paulette Cecile Landon Carrillo  
Max Esteban Suasnavas Cevallos  
Adriana Inés Olivares González  
María Daniela Auquilla Clavijo  
María Gabriela Lituma Rodas  
Natasha Eulalia Cabrera Jara  
Diego Javier Zamora Sánchez  
Vania Estefanía Mora Alban  
Génesis Noemí Gilces Cedeño

Editorial Universitaria, 2024

Diseño y diagramación | Christian Echeverría  
Edición de textos | Marcelo Acuña  
Portada | Christian Echeverría

Editorial Universitaria  
Ciudadela Universitaria, av. América s. n.  
Quito-Ecuador  
+593 (02) 2524033  
editorial@uce.edu.ec



Los contenidos pueden usarse libremente, sin fines comerciales y siempre y cuando se cite la fuente. Si se hacen cambios de cualquier tipo, debe guardarse el espíritu de libre acceso al contenido.

## Tabla de contenidos

Dedicatoria .....	9
Presentación .....	11
Prólogo .....	13
Introducción. Ciudad contemporánea: Nuevos paradigmas urbanos.....	17

### PARTE I. PARADIGMAS URBANOS

<b>Capítulo 1.</b> Nuevo éxodo urbano en la Ciudad de México: desplazamientos, desalojos, despojos y deportaciones.....	23
<b>Capítulo 2.</b> Derecho a la ciudad y urbanismo insurgente .....	39
<b>Capítulo 3.</b> Urbanismo, medio ambiente y territorio: hacia la construcción de una nueva carrera en las facultades de Arquitectura de Latinoamérica. ....	51

### PARTE II. DINÁMICAS URBANAS

<b>Capítulo 4.</b> Geometrías caídas. La fotografía como metáfora de ciudad. ....	69
<b>Capítulo 5.</b> Usos y percepciones del espacio público en la comunidad pesquera El Matal - Manabí.....	83
<b>Capítulo 6.</b> Estrategias y capital de movilidad familiar en barrios fragmentados por políticas de transporte y vialidad en la metrópoli de Santiago de Chile .....	95
<b>Capítulo 7.</b> Modelo teórico-metodológico para imaginarios de espacialidades en bordes de ciudades intermedias. Visión posestructuralista.....	113
<b>Capítulo 8.</b> Dinámicas de proximidad: estrategia de la movilidad cotidiana para abonar al derecho a la ciudad en ciudades de América Latina .....	127

<b>Capítulo 9.</b> Espacio intermedio en la percepción del entorno urbano: estrategias de diseño. Cuenca-Ecuador como caso de estudio .....	145
<b>Capítulo 10.</b> El Matal: análisis etnográfico de infraestructuras turística y pesquera. Propuesta para su desarrollo resiliente .....	173



## Dedicatoria

Vivimos en una época en la que los/as arquitectos/as están desafiando los límites, redefiniendo paradigmas y creando espacios que reflejan no solo la función, sino también la identidad cambiante de nuestra sociedad. Al hablar de arquitectura y urbanismo, está implícito el contraste entre innovación, simplicidad e integración del entorno circundante, porque la arquitectura y el urbanismo van más allá de simples estructuras físicas, es la creación de ambientes que influyen en la vida diaria, y es la oportunidad de dejar una huella duradera en la historia.

Queremos expresar nuestro profundo agradecimiento a los autores de esta serie de libros, porque plasman el trabajo académico de docentes y estudiantes que demuestran cómo ha cambiado la enseñanza de arquitectura y urbanismo. En cada capítulo se plasman una serie de análisis de conceptos, teorías y tendencias para poder comprender el desarrollo de la producción arquitectónica y urbana, que marca el camino para formar profesionales.

Así se han estructurado tres volúmenes que demuestran el ejercicio intelectual para llegar a sensibilizar múltiples niveles de entorno construido, una comprensión profunda de la disciplina y la promulgación de una actitud crítica sustentada.

Agradecemos también a las autoridades de la universidad, y a todo el personal de la facultad que permiten consolidar estos proyectos, que dejan una fuente de inspiración en los/as estudiantes al fascinante mundo de la arquitectura y el urbanismo.

Mishell Echeverría, Sergio Bermeo y Paulina Cepeda  
Editores



## Presentación

La Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central del Ecuador inició un proyecto editorial inspirado en los/as docentes que han realizado o se encuentran en proceso doctoral. Considerando que la facultad posee líneas académicas a las cuales se ajustan las investigaciones de los/as docentes, se han desarrollado algunos encuentros académicos, pero algo dispersos. De esa experiencia nació la necesidad de construir un proyecto colectivo que sistematice los aportes provenientes de varios expertos/as y académicos/as internos y externos a la facultad.

El objetivo es sistematizar, difundir y estimular la investigación sobre temas arquitectónicos y urbanos con un sentido crítico y pedagógico, a fin de analizar y debatir el estado actual y futuro de las áreas de estudio.

En esta ocasión se presenta el libro *Análisis arquitectónico y urbano* de la Serie Estudios de Arquitectura y Urbanismo. En este volumen se concentra la visión y voz de aproximadamente 18 académicos/as, que han analizado procesos de construcción de los estudios de arquitectura y urbanismo.

Este objetivo ha sido alcanzado con la colaboración de los/as autores de cada uno de los capítulos expuestos en este volumen, a quienes la institución les extiende su gratitud y les invita a seguir aportando en beneficio de la sociedad.

Manuel Durán

Director Carrera de Arquitectura y Urbanismo, FAU-UCE



# Prólogo

Juan Carlos Sandoval

La serie Estudios de Arquitectura y Urbanismo, a la que pertenece este tercer y último volumen, representa un importante esfuerzo editorial y un testimonio colectivo de destacados académicos y profesionales inmersos en el mundo de la arquitectura y el urbanismo. Las aportaciones que dan vida a esta serie no se limitan a procesos investigativos, sino que también surgen de la reflexión práctica y de la riqueza adquirida en la práctica docente. Desde la teoría crítica hasta las aplicaciones prácticas en los territorios, esta colección abarca un espectro de conocimientos y experiencias, creando un mosaico de perspectivas que enriquecen nuestra comprensión del hábitat contemporáneo.

Lo que caracteriza a esta serie es su diversidad, no solo en términos de los temas tratados, sino también en los enfoques, lugares, metodologías y escalas abordadas. Podemos encontrar temas desde las profundidades de las raíces teóricas hasta la superficie de las intervenciones prácticas en el tejido urbano. Cada capítulo no solo contribuye al entendimiento de la complejidad inherente a la arquitectura y el urbanismo, sino que también añade capas significativas a la forma en que concebimos y abordamos la construcción y transformación de los entornos habitables.

En este contexto, el tercer volumen, *Ciudad contemporánea*, representa la culminación de un esfuerzo sostenido por abordar los desafíos contemporáneos inherentes a la ciudad. Nos sumergimos, con la misma dedicación, tanto en los territorios teóricos como en la exploración de la realidad de grandes metrópolis y de pequeños núcleos urbanos, llegando incluso a la escala del hábitat doméstico. Comprendemos la ciudad contemporánea en sus múltiples dimensiones y escalas como espacios en constante transformación, moldeados por las dinámicas globales del capitalismo, pero también por las luchas contra las hegemonías impuestas por el colonialismo del saber. La herencia de estructuras coloniales persiste, tejiendo una narrativa que permea la planificación urbana, la arquitectura y la distribución del poder en nuestras ciudades. Esta obra

se embarca en la empresa de desafiar estas narrativas para comprender a la ciudad contemporánea como un escenario donde convergen identidades diversas, y donde las intervenciones arquitectónicas y urbanísticas deben considerar la pluralidad de voces y perspectivas que emergen de cada lugar.

El contenido del volumen está organizado en dos partes, la primera, dedicada a los “paradigmas urbanos”, que adentran al lector en las teorías que subyacen en la configuración de nuestras ciudades. Aquí, Víctor Delgadillo en el “Nuevo éxodo urbano en la ciudad de México”, examina a profundidad los movimientos migratorios en la ciudad de México y su interacción con las políticas públicas, los intereses económicos y los procesos urbanos. Desvela la compleja relación entre las decisiones gubernamentales y la dinámica social, planteando cuestionamientos fundamentales sobre cómo los capitales financieros conducen a la expulsión de población en nuestras ciudades. El capítulo subsiguiente, “Derecho a la ciudad y urbanismo insurgente”, de Manuel Martín Hernández, propone un replanteamiento crucial en la relación entre arquitectos, urbanistas y la comunidad. Aboga por un enfoque de “neo-urbanismo”, promoviendo una gestión colaborativa y adaptativa en la planificación urbana, a la vez que desafía la tendencia de imposición técnica desconectada de las experiencias y necesidades de los habitantes, para ello insta a emanciparse de la influencia del pensamiento colonial y haciendo referencia a Santos recomienda aprender a partir del Sur y con el Sur. Para finalizar este primer apartado, Sergio Bermeo trata el tema sobre “Urbanismo y regímenes políticos en Latinoamérica”.

La segunda parte del volumen está dedicada a “Dinámicas urbanas”, que trata precisamente sobre cómo estas dinámicas se manifiestan en la práctica. “Geometrías caídas” de Kléver Vásquez, en el capítulo cuatro, utiliza la fotografía como medio para explorar la relación entre el tiempo, la tecnología y la ciudad, nos invita a reflexionar a través de las imágenes capturadas por un artista, de un objeto sobre el suelo, cuyas imágenes de formas irregulares, evocan lo informal en la ciudad. Aboga finalmente por una mirada alternativa que active un proceso de significado latente en cada objeto caído como en cada barrio olvidado. El quinto capítulo, “Usos y percepciones del espacio público en El Matal-Manabí”, de Anthony Carrillo, Byron Baque y Jaime Alcívar, lleva a los lectores a una comunidad costera en Ecuador, se examina la relación entre la planificación urbana y los problemas relacionados con el uso del espacio público en una comunidad que habita entre la tierra y el mar. En el sexto capítulo, “Estrategias y capital de movilidad familiar en Santiago de Chile” de Paulette Landon, se revelan las diversas formas de segregación y exclusión social dentro de las ciudades. Landon examina cómo la percepción de inseguridad y las fronteras físicas/simbólicas en los barrios generan prácticas disciplinarias y antidisciplinarias, afectando directamente las oportunidades de movilidad para los residentes. El capítulo séptimo, “Modelo teórico-metodológico para imaginarios de espacialidades en bordes de ciudades intermedias”, de Max Suasnavas, propone un enfoque novedoso para interpretar discursos y comprender la realidad urbana. Destaca la importancia de explorar herramientas posestructuralistas para desentrañar los imaginarios sociales que configuran las ciudades intermedias. Adriana de Olivares González, en el octavo capítulo, “Dinámicas de proximidad: estrategia de la

movilidad cotidiana para abonar al derecho a la ciudad en ciudades de América Latina”, revisita la visión de Jacobs sobre el espacio público y su relación con la seguridad y la sociabilidad. La autora destaca la relación del caminar como medio de desplazamiento más accesible ya que no está condicionada por las circunstancias económicas de la población, con las dinámicas de proximidad.

El capítulo nueve, “Espacio intermedio en la percepción del entorno urbano: estrategias de diseño. Cuenca-Ecuador como caso de estudio”, de Daniela Auquilla, Gabriela Lituma y Natasha Cabrera, propone estrategias para la revitalización de espacios intermedios con un enfoque colaborativo entre autoridades, urbanistas, arquitectos y la comunidad. El trabajo termina con una propuesta, hermosamente ilustrada, para optimizar la conexión público-privado, interior-exterior, vivienda-ciudad, a partir de doce lineamientos divididos en dos estrategias principales: generar un mayor uso del espacio intermedio y promover entornos más agradables perceptualmente. Finalmente, el capítulo diez “El Matal: análisis etnográfico de infraestructuras turística y pesquera. Propuesta para su desarrollo resiliente”, de Diego Zamora, Vania Mora y Génesis Gilces, hace una propuesta, centrada en la acuicultura, la cual aspira a lograr un equilibrio entre el desarrollo económico, la preservación ambiental y el bienestar comunitario. La visión es transformar El Matal en un modelo de comunidad costera que permita complementar la identidad y tradición pesquera mediante estrategias sostenibles, integrándolas gradualmente a nuevas actividades comunitarias que se conviertan en fuentes de herencia para las generaciones futuras y contribuyan a forjar un futuro seguro y sostenible.

Confiamos en que este volumen y la serie en su conjunto sirvan de inspiración a quienes los lean, motivándolos a sumarse al diálogo y reflexión permanentes acerca del porvenir de nuestras ciudades y territorios y de quienes los habitan.





## Introducción

### Ciudad contemporánea: nuevos paradigmas urbanos

Paulina Cepeda Pico

Posterior a la crisis keynesiana de los 70, en América Latina empezaron procesos de crisis de deuda, en el cual el poder adquisitivo de los gobiernos era menor a la deuda externa, acompañado de una serie de dictaduras. En ese momento se instaló fuertemente un régimen neoliberal que tuvo su inicio en Chile y se expandió por la región. Los gobiernos de la región, desde una lógica mercantil, encaminaron el desarrollo a la rentabilidad económica y la garantía del flujo de capital, a través del aumento de ganancias y mayor productividad. Con la influencia del Consenso de Washington, el neoliberalismo busca principalmente: la liberación de mercados, la acumulación de capital y la reducción del tamaño del Estado.

Las ciudades, dentro de esta lógica, ingresan en procesos de subsidiariedad, descentralización, corporativismo, y producción y desarrollo de forma mercantil, lo que ha generado territorios urbanos desiguales, fragmentados y segregados. Estos procesos de urbanización en América Latina se evidencian por una urbanización yuxtapuesta entre dispersión y aglomeración; formalidad e informalidad; legalidad e ilegalidad. Los territorios urbanos de la región son principalmente producto del acelerado proceso de migración del campo-ciudad, de la alta dependencia económica y de procesos de mercantilización e incluso financiarización.

Las actuales dinámicas urbanas responden a nuevos paradigmas sociales, económicos y políticos incluso antagónicos con los tradicionales. En ese sentido, los territorios urbanos buscan disminuir su impacto en el entorno natural, respetar la diversidad social y construir ciudadanía, anclarse en la revolución tecnológica y además responder a las nuevas lógicas demográficas. De esta manera, la planificación urbana plantea alternativas desde la ciudad digital, feminista, sostenible y desurbanizada.

### *Ciudad feminista*

A partir de la modernidad, las ciudades se configuraron desde un proceso de urbanización enfocado en la zonificación con el fin de evitar la propagación de la insalubridad y en pro del higienismo, producto de la industrialización. Esto produjo la configuración de dos sectores generales: por un lado, territorios suburbanos donde se localiza principalmente la vivienda, y por otro, centro de producción, trabajo y altos costos. En ese sentido la ciudad es construida según la división de unidades territoriales en relación a la división sexual del trabajo.

Desde épocas coloniales existe la concepción del espacio público ajeno e inapropiado para las mujeres. Siendo este un espacio estructurado desde la relación de poder. Dentro de la cual, la planificación tradicional parte desde el estereotipo masculino. Pero, además, sin tomar en cuenta que existe diversidad de formas de habitar el espacio en función del tiempo y su relación con la participación y uso del territorio; en donde es necesario reconocer la diversidad social y la lógica reproductiva y productiva de los territorios. Esta relegación de las mujeres genera una histórica subestimación y desigualdad dentro del trabajo productivo y reproductivo que realizan.

Existen tres connotaciones de planteamientos urbanos desde esta lógica: productiva, reproductiva y cuidadora, esta última incide en condiciones más inclusivas y de reciprocidad. Según el Observatorio de Igualdad de Género de Cepal (2022), la condición de las mujeres responsables del cuidado directo e indirecto significa el 60-135% del tiempo remunerado en trabajo no remunerado. En esta dinámica se presentan tres dimensiones espaciales: doméstico, privado y público. Se vuelve fundamental la relación distancia y proximidad, la ciudad de cuidados se basa en la cotidianidad y la planificación en distintas escalas donde lo barrial toma relevancia al ser lo individual y colectivo.

Según Chinchilla (2020), al configurar ciudades cuidadoras, es necesario considerar espacios libres de estrés y flexibles para adaptarse a las distintas actividades cotidianas de los diferentes grupos de ciudadanos/as. Entonces, varios debates contemporáneos al respecto son la relación de proximidad incluyendo lo doméstico y no solo lo privado y público; la escala de colectividad e individuo que representa el barrio y el vecindario; y la responsabilidad social del cuidado. En ese sentido, varias/os autores/as han planteado teorías, destacando tres: derecho a la diversidad en distintas escalas vecinales, que plantea Jacobs; la condición de lo reproductivo desde el cuidado, con Chinchilla; y la gobernanza local con enfoque de género, con Soto.

La transición de la planificación y las políticas urbanas a un enfoque de género, significaría espacio público no excluyente y estigmatizado y la introducción de variables desde lo cotidiano y diversidad tanto en escala, ciudadanía y usos.

### *Ciudad digital*

Desde el inicio del actual siglo, la expectativa e innovación tecnológica ha marcado un precedente y factor fundamental en la sociedad global que vivimos. En ese sentido, los

sistemas de producción y urbanización han estado ampliamente relacionados. Las revoluciones industriales se han vinculado a la migración campo-ciudad, la ciudad nuclear, sistema urbano y la ciudad digital. En la última década las drásticas y profundas transformaciones de la vida en relación con la tecnología es evidente y fundamental.

La vida cotidiana entra en una lógica virtual que incluso se denomina uberización de la economía, donde el mundo material migra al virtual, dinámica muy evidente durante la pandemia del covid-19. Esta situación evidenció crisis estructurales desbordadas en los territorios urbanos, como de vivienda, espacio público, servicios básicos e incluso tecnológicos. La paralización de las ciudades puso sobre la mesa el debate de las smart cities vs. la ciudad digital, la primera anclada en una dinámica privada y la segunda en una dinámica natural y global.

La uberización de la economía se refiere al proceso de producción, intercambio y consumo, anclado a infraestructura y plataformas digitales, que genera un mercado de trabajo y servicio terciario. Sumado a ello, se introduce la lógica de la economía colaborativa que inicia desde la cooperación en la prestación de servicios como algo circular, que posteriormente desenlaza en una lógica espiral propia de la economía capitalista, donde las plataformas virtuales producen y reproducen sus servicios y, por tanto, capitales, desde la misma información de sus consumidores, convirtiéndonos en los denominados prosumidores.

En la ciudad se presentan varias transiciones: tecnologización y digitalización de la vida urbana, necesidad de infraestructuras digitales, de herramientas digitales y tecnológicas, la plataformización, gobierno y economía digital. En ese sentido, la planificación urbana concibe la lógica de plataformas en cuanto servicio, infraestructura, conocimiento y políticas desde instrumentos y acciones públicas.

Por otra parte, la ciudad digital se distingue de las smart cities, desde su utilidad, por un lado privada y por otra pública. La primera, desde el interés del mercado en pro del consumo. La segunda, pública desde la producción de información para el bien común. Las smart cities, buscan el impacto global, eficiente y altamente capacitado, mientras la ciudad digital busca una sociedad de conocimiento, un impacto local y global e integrada en toda dimensión.

### *Desurbanización e impacto natural y social*

La relación tiempo y espacio es un factor dentro del desarrollo urbano contemporáneo, al hablar de diversidad, flexibilidad, tecnología y otros factores globales son nuevas lógicas dentro de la configuración espacial urbana. En esta dinámica se producen varias dinámicas, como localización, transporte, trabajo, entre otras; debido a que se reduce la necesidad de movilizarse en largas distancias y se flexibiliza la localización de los trabajadores.

En la actualidad, la crisis de ciertos países, las mejores condiciones y la gran competitividad de los territorios produce una fuerte masa poblacional en movimiento. Con el fin de entender este proceso de urbanización se plantean varios factores: tendencia de-

mográfica y migración, vacíos urbanos, relación residencia-trabajo, localización asentamientos, financiarización y tercerización de actividades.

El proceso de urbanización es un proceso altamente caótico, voraz y que ha consumido los recursos naturales, pero también ha denigrado la condición ciudadana. Desde esa lógica, las sociedades preindustriales planteaban una lógica social y natural en coexistencia. Si evidenciamos una contradicción entre la planificación de los territorios y su producción esta puede responder a la incoherencia de la forma en que los instrumentos tratan de controlar dinámicas naturales de las ciudades.

En este libro se busca analizar estas nuevas lógicas, paradigmas y dinámicas de la ciudad contemporánea, evidenciando que tanto la planificación, las políticas y los estudios urbanos no pueden responder a propuestas tradicionales y deben anclarse en las dinámicas actuales respondiendo a una sociedad, economía y territorios distintos y en acelerada transformación.

Entonces, intentar aportar a esta paradoja de planificación urbana es similar a la paradoja de Aquiles y la tortuga, por más que intentamos alcanzar un control total del territorio, este está en constante transformación y se anticipa a nuestra acción.

## **Referencias**

- CEPAL. (2022). *Observatorio de igualdad de género*. Obtenido de <https://oig.cepal.org/es>
- Chinchilla, I. (2020). *La ciudad de los cuidados*. Los Libros de la Catarata.

**PARTE I**

**PARADIGMAS URBANOS**



# CAPÍTULO 1

## Nuevo éxodo urbano en la Ciudad de México: desplazamientos, desalojos, despojos y deportaciones

Víctor Delgadillo<sup>1</sup>

### 1.1. Introducción

En el siglo XXI, América Latina es, según la Organización Internacional para las Migraciones, la región con la mayor tasa de crecimiento de flujos migratorios internacionales en el planeta: en los últimos 15 años el número de migrantes internacionales en la región se incrementó de 7 a 15 millones de personas (McAuliffe y Triandayfyllidou, 2021). Estas estimaciones no tienen en cuenta las migraciones que se dan al interior de los países, regiones y ciudades. En efecto, la migración se define como el desplazamiento geográfico con traslado de residencia de individuos o grupos de personas, debido a causas económicas y sociales diversas (Rodríguez, 2023).

El fenómeno migratorio es complejo, multiescalar y multidimensional. Ocurre en escala internacional, nacional, regional, metropolitana, entre el campo y las ciudades, y en espacios intraurbanos. Es producto de múltiples causas de origen económico, social, cultural, político, climático, etcétera, que pueden ser de carácter coyuntural y/o estructural. Además, las migraciones expresan las históricas desigualdades socioeconómicas de la región más desigual del mundo: América Latina (Montero y García, 2017). En efecto, cuando se presentan condiciones adversas que obligan a la población a trasladarse, son solo unos cuantos quienes tienen la capacidad de decidir hacia dónde emi-

---

<sup>1</sup> Profesor investigador del Colegio de Humanidades y Ciencias Sociales, Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

grar, mientras que para gruesos grupos de población las posibilidades de emigración temporal o permanente se reducen considerablemente en el marco de exiguos recursos económicos (Montero y García, 2017). Así, la migración puede ser entendida como voluntaria o coercitiva.

Las migraciones son un fenómeno histórico: hay países y regiones que en el siglo XIX eran expulsoras de población, como Europa; mientras otras regiones eran receptoras de esos emigrantes, entre ellas la América latina y la América anglosajona. La historia ha evidenciado que muchos emigrantes que huyen de conflictos armados o de penurias económicas retornan a sus lugares de origen en tiempos de paz y de recuperación económica. Así que a menudo la emigración es temporal (Kobayashi, 1991).

## **1.2. Migración hacia, en y desde las ciudades**

El siglo XX fue el de la gran urbanización latinoamericana. Enormes contingentes de habitantes del campo fueron expulsados hacia las ciudades, particularmente hacia ciertas metrópolis. Este proceso ocurrió a distinta velocidad e intensidad y con diversa temporalidad en América Latina, pero notoriamente fue detonado por las políticas de industrialización y sustitución de importaciones que los gobiernos nacionales impulsaron en las décadas de 1940 y 1950. El resultado es que nuestra región es la más urbanizada del mundo con poco más de 80% de su población residiendo en ciudades. Se trata de un fenómeno desigual, pues mientras países como Argentina, Uruguay y Venezuela tienen tasas de urbanización de más del 90%, hay regiones centroamericanas y del Caribe con porcentajes mucho menores (Montero y García, 2017).

Actualmente hay amplios movimientos migratorios en las grandes ciudades latinoamericanas, que ya no tienen que ver con el histórico proceso de urbanización, sino con desplazamientos involuntarios de población diversa, asociados a las recientes inversiones inmobiliarias y políticas públicas urbanas, habitacionales, turísticas, etcétera. Es decir, los movimientos migratorios intraurbanos y exurbanos se efectúan en el marco de las fuerzas del mercado, las políticas públicas de corte neoliberal y las estrategias de resistencia de la población.

Este texto aborda el nuevo éxodo migratorio intraurbano y exurbano en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), una megaciudad de más de 21 millones de habitantes que se distribuyen desigualmente en 16 alcaldías de la capital mexicana, 59 municipios del Estado de México y un municipio del Estado de Hidalgo. Esta investigación analiza los desplazamientos, desalojos, despojos y deportaciones de población, del centro a las periferias urbanas cercanas y lejanas, generados a consecuencia de las políticas públicas de modernización urbana selectiva que acompañan y promueven los negocios inmobiliarios privados. Para dimensionar los desplazamientos sociales se analizan los censos de población y vivienda de las tres últimas décadas, así como un registro de desalojos de las áreas urbanas centrales revalorizadas. Asimismo, se analizan las políticas habitacionales y urbanas, y los grandes negocios inmobiliarios realizados en selectos territorios desde el año 2000. En varios casos, se trata de la inversión de capitales financieros globales, que –gracias a una serie de mecanismos e incentivos



fiscales, administrativos y urbanísticos– aterrizan en esta ciudad en forma de lucrativos negocios inmobiliarios (Delgadillo, 2021).

La investigación evidencia que las políticas públicas que favorecen la revalorización de selectas áreas urbanas centrales no se detienen, a pesar de que el gobierno local reconoce el incremento de rentas urbanas que desplazan directa e indirectamente a residentes, comercios y servicios tradicionales de los barrios.

La postura teórica de partida de esta investigación se ancla a las teorías de la gentrificación (Delgadillo *et al.*, 2016; Lees *et al.*, 2008; Smith, 1979 y 2020) y de la ciudad neoliberal (Hidalgo y Janoschka, 2014; Hackworth, 2006; y Rodríguez y Rodríguez, 2009). La primera considera que los negocios privados apoyados y promovidos por políticas públicas desplazan directa e indirectamente a la población residente, junto con sus comercios y servicios de barrio, para realizar lucrativos negocios inmobiliarios y comerciales para destinarlos a consumidores de mayores ingresos. Mientras que la segunda, de forma mucho amplia, señala que en la fase actual del capitalismo neoliberal la ciudad es considerada una mercancía y un conjunto de mercancías de las cuales se extrae renta. Asimismo, esta investigación se ancla en las teorías de la financiarización del desarrollo urbano y habitacional (Aalbers, 2016; Daher, 2021; De Mattos, 2016; Delgadillo, 2021; Méndez 2020 y 2019; Rolnik, 2018) que indican que las ciudades y los bienes raíces han sido paulatinamente incorporados como vehículos de reproducción de capitales financieros, por lo que la construcción de vivienda y de nuevos megaproyectos inmobiliarios es concebida como activo financiero, al margen de si los inmuebles se ocupan, venden o alquilan. En otras palabras, estas teorías evidencian que grandes partes de selectas ciudades se han convertido en portafolios de inversiones financieras bursátiles globales.

### **1.3. Migraciones, origen y destino de la Ciudad de México**

En toda investigación sobre problemas y desafíos urbanos es imprescindible tener en cuenta una perspectiva histórica. Así, como punto de partida se reconoce que la Ciudad de México es y ha sido una ciudad construida por migrantes. México Tenochtitlán fue fundada en 1321 por inmigrantes nahuas provenientes del norte. Esta ciudad, igual que toda Hispanoamérica, fue conquistada en el siglo XVI por otros migrantes, los conquistadores españoles, que a nombre de dios y del rey destruyeron y refundaron en 1521 la urbe bajo el nombre de Ciudad de México y la designaron como la capital de la Nueva España. Con la independencia de España, la naciente república federal adoptó a esta ciudad, junto con un amplio territorio circundante, como la capital del país en 1824, bajo el nombre de Distrito Federal.

En 1900, el Distrito Federal, que contenía en su epicentro a la Ciudad de México, alojaba apenas a 344 mil habitantes. Sin embargo, en 2020 este territorio aloja a 9,2 millones de habitantes (INEGI, 2020) y forma parte de una zona metropolitana que aloja 21,8 millones de habitantes. Este enorme crecimiento es producto de las políticas de industrialización y urbanización que concentraron en este territorio una gran cantidad de industrias, servicios y empleos, y atrajeron a cientos de miles de personas provenientes

del campo y la provincia. Estas migraciones, junto con la llegada de los perseguidos por el régimen nazi, exiliados españoles y posteriormente argentinos, chilenos, etcétera, son quienes han construido la gran riqueza y diversidad de la capital mexicana. Sin menoscabar la presencia de los llamados “pueblos originarios”, la Ciudad de México es y ha sido una ciudad de migrantes.

Vale agregar que, en el marco de la reforma política, desde 2017 la demarcación político administrativa Distrito Federal pasó a llamarse Ciudad de México.

#### **1.4. Re-distribución de la población 1990-2020**

En 1990, la Zona Metropolitana de la Ciudad de México alojaba a 15 millones de habitantes, pero para 2020 la población se incrementó en 6,8 millones de habitantes para sumar un total de 21,8 millones de residentes (INEGI, 1990 y 2020). Se trata de un crecimiento muy desigual, pues en estas tres décadas la Ciudad de México solo incrementó su población en un millón de habitantes, mientras que los municipios del Estado de México e Hidalgo crecieron en 5,8 millones de habitantes.

En estas tres décadas, seis alcaldías de la Ciudad de México tuvieron un decremento de población de menos 350 mil residentes; mientras que las otras diez alcaldías incrementaron su población en un millón 306 mil habitantes. Vale agregar que las alcaldías que pierden población son las que tienen mayor antigüedad y presentan infraestructuras, equipamientos y servicios urbanos; mientras que las alcaldías del sur que incrementan su población presentan una urbanización incipiente, precaria y carente de infraestructuras, servicios y equipamientos urbanos. Como veremos más adelante, este éxodo de población está asociado a las fuerzas del mercado y a las políticas públicas o a la ausencia de ellas (que no ofrecen alternativas habitacionales, ni regulan los negocios privados). Adicionalmente, también se pueden considerar como causas del despoblamiento el deterioro urbano, los efectos de los sismos de 1985 y 2017, la delincuencia y la inseguridad.

El Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI, 2020 y 2010) en los últimos Censos de Población y Vivienda registra ciertas migraciones de población:

- 737.742 residentes abandonaron la Ciudad de México, entre 2005 y 2010, el 52% emigró a algún municipio del vecino Estado de México.
- 557.181 residentes abandonaron la capital mexicana, entre 2015 y 2020, el 42% emigró a algún municipio del Estado de México.
- En contrapartida, entre 2015 y 2020 la inmigración a la Ciudad de México arroja que 308.686 personas emigraron a la Ciudad de México (49% del Estado de México).

#### **1.3.2. Encarecimiento del suelo y la vivienda en las áreas urbanas centrales**

En la Ciudad de México, las autoridades locales reconocen desde la década pasada los desplazamientos de población derivados del incremento de los precios del suelo y la vivienda. En 2013, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda decía que eran cien mil

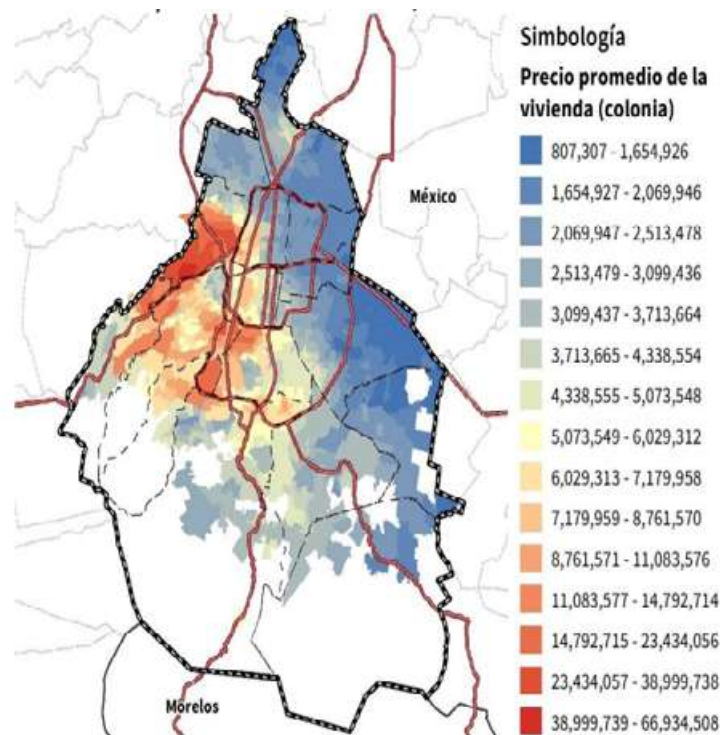
las personas al año que abandonaban la ciudad en busca de vivienda asequible (Llanos y Gómez, 2013), y en 2021 la Jefa de Gobierno reconocía que eran 400 mil las familias (más de un millón de personas) que habían abandonado la ciudad en las dos últimas décadas, pues una vivienda costaba de cinco a diez millones de pesos (Cruz, 2021). En un diagnóstico muy reciente, el Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva señala que 23 mil hogares al año son expulsados de la ciudad por el encarecimiento del suelo y la oferta limitada de vivienda (IPDP, 2023a, p. 10).

En la capital mexicana los precios del suelo y de la vivienda han tenido un incremento sostenido: a una tasa de 9,56% anual en el período 2005-2015 y de 19,4% al año para el período 2014-2015 (Benlliure, 2021). Los precios del suelo más altos se ubican en el sur-poniente de la ciudad, manifestando la histórica segregación socioespacial de la urbe. Una consultora señala que en realidad el incremento del precio de la vivienda en 20 años ha sido del 980% (Rosas, 2021). Sin embargo, la voz más autorizada en la materia es Alejandra Garrido (2023). En su tesis doctoral en urbanismo, ella analizó los incrementos en los precios del suelo y la vivienda en venta y en alquiler en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, en el período 1990-2019, y consigna que entre 2000 y 2019 los precios de la vivienda aumentaron alrededor del 500% y que para 2019, apenas el 8% de las familias residentes en este territorio podrían adquirir una vivienda, cuyo precio promedio oscilaba en los cinco millones de pesos mexicanos. Además, Garrido (2023) claramente identifica cómo el incremento de los precios del suelo y vivienda se han expandido en términos territoriales, del llamado primer contorno (un gran triángulo formado en sus vértices por los exclusivos barrios de Polanco, Santa Fe y Coyoacán) a los contornos adyacentes, hasta abarcar el llamado segundo y parte del tercer contorno de esta zona metropolitana. La siguiente figura ilustra claramente las desigualdades en los precios de la vivienda (Figura 1).

### **1.3.3. Desalojos**

En los últimos años, en la Ciudad de México han ocurrido un promedio de tres mil desalojos al año (Acuña *et al.*, 2023). Los desalojos se incrementaron durante la pandemia covid-19 (HIC AL, 2021). Sin embargo, como reconoce el periodista Carlos Acuña (desalojado del edificio Trevi), muchos desplazamientos no dejan huella “ni forman parte de las estadísticas” (Acuña *et al.*, 2023), porque los desalojos no se denuncian ni se registran. En una ciudad donde el alquiler de vivienda no forma parte de una política pública, sino que es entendido como una relación entre particulares, no es casual que inmobiliarias, administradores y arrendatarios se aprovechen de la vulnerabilidad jurídica de los inquilinos, para expulsarlos cuando quieren.

En el centro histórico los desalojos se han incrementando producto de los programas de “rescate” del patrimonio urbano (Delgadillo 2022; HIC-AL, 2021; Moctezuma 2021). Desde 2014 tengo un registro de desalojos puntuales de más de 500 familias en 23 inmuebles del centro histórico. En este contexto, se ha formado la “Asamblea popular de familias desalojadas y solicitantes de vivienda en lucha del centro histórico” para intentar defender (sin éxito) a la población de los desalojos y buscar alternativas de vi-



**Figura 1.** Precios de vivienda en la Ciudad de México, 2021. Fuente: IPDPb (2023, p. 83).

vienda. Curiosamente, el más reciente “Plan de manejo del centro histórico 2017-2022”, en el apartado de Seguridad Pública incluye un listado de inmuebles “recuperados a petición de particulares en el centro histórico” (ACH, 2017, p. 144). Es decir, los desalojos aparecen como política de seguridad pública. Algunos de los casos mencionados en ese listado han sido denunciados por la Coalición Internacional para el Hábitat (HIC-AL)<sup>2</sup> por haberse realizado con violencia, sin aviso y violando los derechos humanos. Por su parte, la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México reconocía en diciembre de 2020 que en la Ciudad de México había nueve desalojos de inmuebles al día y que gran parte del centro histórico se encontraba en el primer lugar. Así, en diversos reportes periodísticos de 2020 se consignan desalojos en 21 calles del centro histórico (Gómez, 2020a y 2020b). Uno de los desalojos recientes que mayor eco tuvo en los medios de comunicación es el del edificio Trevi, realizado entre 2019 y 2020. Este edificio fue adquirido en 2017 por Banca Mifel para crear oficinas en coworking y restaurant gourmet. Después de dos años de litigio los 45 inquilinos de las viviendas y los tres locales comerciales en planta baja fueron desalojados (Figuras 2 y 3).

### 1.3.4. Despojos

Algunos de los desalojos recientes están vinculados a denuncias de invasión y despojo de inmuebles. Hay dos casos emblemáticos con uso de la fuerza durante la madrugada: General Anaya 27 en La Merced (en 2017) (Servín, 2017) y el edificio Gaona, frente al palacio de gobernación federal (2014 y 2015) (La Redacción, 2014). En ambos casos,

2 HIC AL es la red internacional de organizaciones sociales y civiles que defienden los derechos a la vivienda y la ciudad.



**Figuras 2 y 3.** Edificio Trevi, antes y después del desalojo. Fotos: V. Delgadillo 2029 y 2023.

decenas de encapuchados armados con palos ingresaron a los inmuebles a hacer destrozos y amedrentar a la gente. Hubo denuncias de vecinos que consiguieron atraer a la policía y los medios de comunicación, y evitar momentáneamente el despojo. Sin embargo, el edificio Gaona (Figura 4) no solo está ahora completamente deshabitado, sino que ya aparece en el catálogo de la firma ReUrbano (AAVV, 2022), jóvenes arquitectos que se interesan por edificios históricos para rehabilitarlos (hasta ganan reconocimiento en bienales de arquitectura) y dicen respetar los derechos de los antiguos residentes. Sin embargo, vecinos de la colonia Juárez aseguran que se trata de una oficina de arquitectos que integra el llamado “cártel inmobiliario” (formado por funcionarios públicos del gobierno local, registro público de la propiedad, jueces e inversionistas) que despoja a la gente de los edificios que habita, sobre todo si estos se encuentran con alguna irregularidad jurídica<sup>3</sup>. En algunos desalojos aparecen los mismos inversionistas vinculados a proyectos inmobiliarios financiarizados. Así, por ejemplo, Banca Mifel promovió los desalojos del edificio Trevi y de otros edificios en la colonia Roma. En varios casos han sido jueces foráneos (de diversas provincias del país) quienes emiten las sentencias de desalojo. Además, es una seguridad privada y no la policía local, la que interviene en los desalojos. Entre los promotores de los desalojos lo mismo se encuentran diversos tipos de inversionistas, fundaciones filantrópicas, vendedores ambulantes y hasta población “sin techo”.

### **1.3.5. Deportaciones**

La deportación de la población urbana a periferias urbanas distantes es producto de una política económica del gobierno federal, que bajo el discurso de confrontar el déficit de vivienda (en propiedad privada), promovió el lucrativo negocio de la construcción de cientos de miles de viviendas sociales de dimensiones miserables y mala calidad. Se trata de la adaptación de una política habitacional diseñada por la dictadura neoliberal pinochetista en Chile, basada en el modelo ABC: Ahorro de la población, Bono o subsidio público para que la población compre vivienda a constructores privados y un

<sup>3</sup> Algo típico de muchos inmuebles en centros y barrios antiguos: intestados, ausencia de propietarios y administradores, relaciones irregulares de tenencia de los inmuebles, etcétera.



**Figura 4.** Edificio Gaona, desalojado. Foto: V. Delgadillo, 2023.

Crédito. Estas viviendas sociales son para población con un empleo y salario regular que pueden endeudarse con un crédito hipotecario. Es decir, no son viviendas para pobres, ni para empleados en el sector informal.

Se calcula que unos diez millones de viviendas nuevas fueron construidas en México en el período 2000-2012. Sin embargo, en 2020, el INEGI (2020) registró que había seis millones de viviendas vacías en el país, muchas de ellas son viviendas sociales nuevas que nunca se ocuparon, vendieron o que fueron abandonadas.

Esas viviendas son de dimensiones mínimas (35 a 42 metros cuadrados), construidas en lotes promedio de 3,5 metros de frente por doce de fondo, carecen de medianeras propias (los muros de una casa son los mismos de las casas adyacentes), los materiales de construcción son de mala calidad y la principal deficiencia es que se ubican en periferias muy distantes de las ciudades, lejos de los empleos, centros educativos, de salud, entretenimiento, etcétera. La ubicación condena a la población “beneficiada” a realizar largos traslados en transporte público o privado. Se trata de una política que considera que la ciudad es para quien puede pagar por ella. Es una política que en los hechos dice que la población asalariada de bajos ingresos tiene que comprar vivienda donde pueda pagar por ella. Es decir, es una política que deportó a la población humilde al sitio “que le corresponde”.



**Figuras 5 y 6.** Viviendas en periferias urbanas distantes. Fotos: V. Delgadillo 2021.

Salinas (2018, pp. 110-111) ha registrado que en los 59 municipios del estado de México que forman parte de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, entre 2000 y 2015, se construyeron 593.810 viviendas, y que más de dos terceras partes, el 67% o 397.566 unidades, se edificaron en solo cinco municipios: Chalco, Chicoloapan, Huehuetoca, Tecámac y Zumpango (Figuras 5 y 6).

#### **1.4. Gentrificación y AirBnB**

En algunas investigaciones relativamente recientes he analizado los procesos de gentrificación en el centro histórico (Delgadillo, 2022) y la colonia (barrio) Juárez (Delgadillo, 2018) de la Ciudad de México. Estos procesos se han incrementado en el marco de la creciente financiarización del mercado inmobiliario en la capital mexicana, así como de la expansión del negocio de las plataformas digitales capitalistas de alojamiento, particular, pero no exclusivamente AirBnB.

En una investigación en curso sobre la financiarización del desarrollo urbano de la Ciudad de México, he identificado 411 proyectos vinculados a capitales financieros globales, a través de la Bolsa Mexicana de Valores, de los cuales: 36,25% corresponde a edificios de departamentos de vivienda residencial y residencial plus fundamentalmente<sup>4</sup>, con poco más del 19% aparecen edificios de oficinas y centros comerciales (82 y 80, respectivamente), y con 11,68% aparecen megaproyectos de usos mixtos (ver Tabla 1 y Figuras 7 - 10).

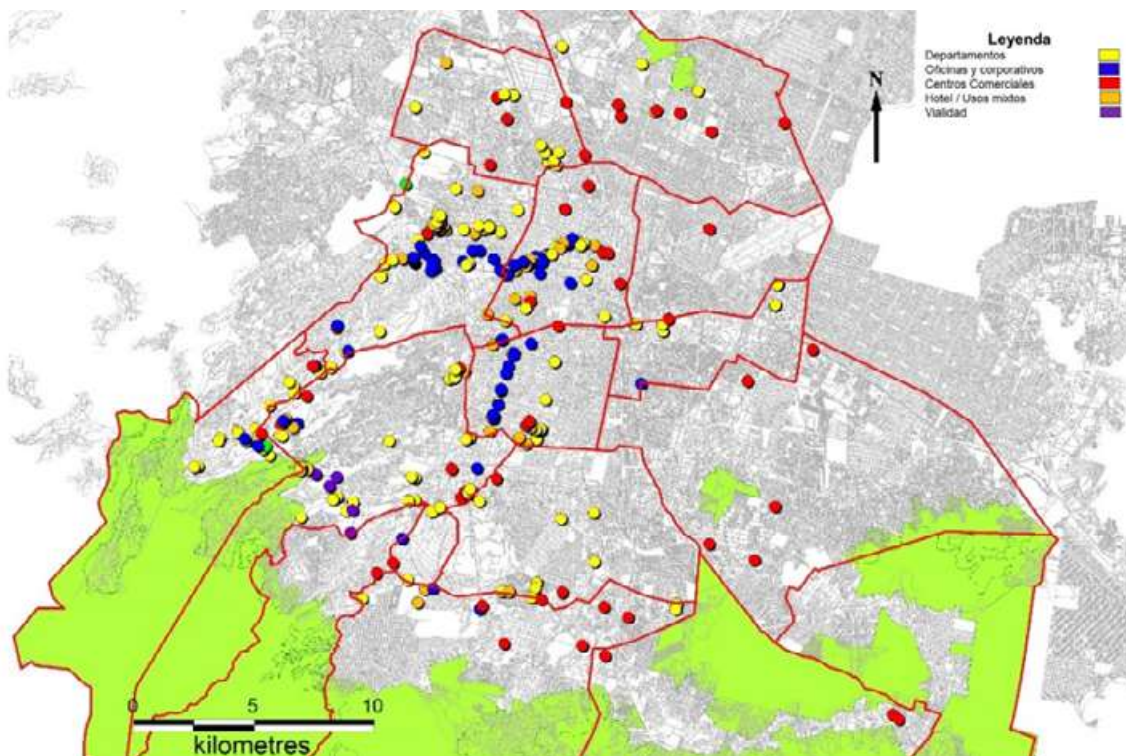
4 En México los tipos de vivienda se definen oficialmente en función de su costo en Unidades de Medida (UMA). La *vivienda económica* vale hasta 118 UMA al año, la *vivienda popular* de 119 hasta 200 UMA, la *vivienda tradicional* de 201 hasta 350, la *vivienda media* de 351 hasta 700 UMA, la *vivienda residencial* de 701 hasta 1.500 UMA y la *vivienda residencial plus* más de 1.500 UMA. En julio de 2023 una UMA equivalía a 103,74 pesos diarios y 37.844 pesos al año (\$ 6,1 y \$ 2.226 dólares estadounidenses, respectivamente).

**Tabla 1**

*Megaproyectos financierizados en la Ciudad de México 2023*

Megaproyecto	N.º	Porcentaje
Bodegas	23	5,60
Comercio	80	19,46
Departamentos	149	36,25
Educación	12	2,92
Hotel	12	2,92
Mixto	48	11,68
Oficinas	82	19,95
Vialidad	5	1,22
Total	411	100,00

Fuente: Elaboración propia.



**Figura 7.** Megaproyectos financierizados en la Ciudad de México, 2023. Fuente: Elaboración propia.





**Figuras 8 y 9.** Megaproyecto Mitikah. Fotos: V. Delgadillo, 2016 y 2023.



**Figura 10.** Protesta contra Mitikah. Foto: V. Delgadillo, 2022.

Sobre el fenómeno AirBnB, en marzo de 2019, el colectivo de geógrafos críticos del Reino Unido que gestiona la página *Inside AirBnB* registró un total de 17.229 ofertas en toda la Ciudad de México, de las cuales 6.838 correspondían a la alcaldía Cuauhtémoc; en octubre de 2022 las ofertas se incrementaron respectivamente a 22.948 y 9.480; y el último registro del 27 de junio de 2023 vuelve a marcar un incremento para alcanzar 25.425 ofertas en la capital mexicana y 11.283 en la alcaldía Cuauhtémoc, donde se

ubica el centro histórico y los barrios (colonias en México) gentrificados Roma, Condesa y Juárez (Inside AirBnB, 2023). Vale agregar que la oferta de alojamientos en las plataformas digitales expresa la histórica segregación socioespacial de las ciudades latinoamericanas: en el caso de la capital mexicana la mayor oferta se concentra en los barrios centrales, desde el epicentro geográfico del centro histórico hacia el surponiente de la urbe.

Igual que en otras ciudades del mundo, AirBnB no tiene nada que ver con “economía solidaria”, sino con una forma de extractivismo de rentas urbanas. En este caso, se trata de una plataforma digital con sede fiscal y operativa entre Los Ángeles, Estados Unidos y Ámsterdam, Holanda, que extrae rentas de la oferta y la demanda de bienes y servicios de otros. Esta plataforma no es propietaria de un solo alojamiento en el mundo y, sin embargo, lucra con millones de operaciones de alojamiento en el planeta. AirBnB contribuye a incrementar las rentas urbanas y al cambio de usos del suelo, de habitacional a comercial. Es decir, esta plataforma contribuye a la disminución de la oferta de vivienda en alquiler para la población local, por su conversión a la lucrativa actividad comercial del alquiler de alojamiento de estancias cortas a visitantes y turistas de mayor capacidad de pago que los antiguos residentes. Además, esta plataforma digital canibaliza los barrios tradicionales, porque junto con el desplazamiento de los residentes ocurre el desplazamiento de los comercios y servicios de barrio: los barrios se transforman en escenarios con servicios de comida rápida y otras amenidades para visitantes de estancia corta.

Reconociendo estos perversos efectos sociales nocivos, los gobiernos locales de algunas ciudades europeas y de los Estados Unidos han intentado regular las plataformas digitales de alojamiento temporal (Brossat, 2019; Gainsforth, 2021). En alto contraste, llama la atención la iniciativa de la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, quien en octubre de 2022 realizó un convenio con AirBnB para promover a la capital mexicana como “capital del turismo creativo” con el objetivo de atraer al 5% de los llamados “nómadas digitales”, de los 30 millones que se estima hay en el mundo (González, 2022). Vale agregar que este convenio fue auspiciado por la Convención del Patrimonio Mundial de la UNESCO (siglas en inglés de la Organización de Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura) que “protege”, o más bien mercantiliza, la herencia cultural de los pueblos.

En la visión de la Jefa de Gobierno, hay que llevar el turismo a los nómadas digitales y a AirBnB a los pintorescos barrios populares del norte (donde se ubica el santuario de la Virgen de Guadalupe) y del sur: Xochimilco, Tláhuac, Milpa Alta y Tlalpan. Así, las autoridades contribuyen a realizar el sueño de los inmigrantes digitales y a reproducir la pesadilla de los residentes locales, quienes terminan por ser expulsados violentamente de los departamentos que alquilan desde hace años. La crónica que Carlos Acuña *et al.* (2023) realiza del edificio Victoria, que no acababa de ser desalojado cuando se comenzó a alquilar a través de esa plataforma digital, es elocuente.

Por la forma en que el gobierno local, que se autonombra de izquierda, promueve los negocios inmobiliarios financiarizados y la expansión de la plataforma AirBnB, con el

discurso de que crea empleos y riqueza (para unos cuantos), una de las preguntas que nos hacemos es si las autoridades realmente desconocen y no entienden los efectos perversos de estos negocios inmobiliarios y comerciales, o si se trata de un gobierno con un doble discurso, que por un lado habla del derecho a la ciudad y condena la gentrificación, pero por otro lado abiertamente la promueve.

En la Ciudad de México han estado ocurriendo grandes movimientos migratorios que no son producto de la generación espontánea. Los negocios financiero-inmobiliarios, locales y globales, apoyados y promovidos por las políticas públicas de los gobiernos locales y federales de “izquierda”, están produciendo una serie de desplazamientos sociales directos e indirectos, que abarcan los desalojos forzosos, algunos despojos y deportaciones.

En estos desplazamientos sociales confluyen una serie de políticas públicas locales y federales. Así, entre 2000 y 2012 la única política de vivienda social del gobierno federal consistió en promover que los trabajadores formales adquirieran vivienda propia (de dimensiones miserables y mala calidad) a grandes constructoras privadas en periferias alejadas de la ciudad, donde el suelo es barato. En la práctica esta política promovió la expulsión de la ciudad de la clase trabajadora y a nombre de combatir el déficit de vivienda en propiedad privada envió a la población a sitios alejados donde le “corresponde” residir de acuerdo a sus ingresos. Así, gruesos contingentes de hogares se endeudaron atraídos por el subsidio que el gobierno federal desplegó para que la gente hiciera realidad el sueño de construir un “patrimonio propio”. Sin embargo, con los años, esta política mostró sus falencias con el enorme stock de viviendas deshabitadas, que según las estadísticas públicas asciende a seis millones de viviendas vacías.

Por su parte, las políticas de desarrollo urbano intensivo, que desde el año 2000 han venido impulsando los gobiernos locales de “izquierda”, han encarecido los precios del suelo y de vivienda, y han demostrado que la “ciudad compacta” es un lujo que solo se pueden permitir las minoritarias clases media y alta. Asimismo, estas políticas evidencian el mito neoliberal que dice que si se amplía la oferta de suelo o se incrementan los niveles de construcción se reducen los precios de la vivienda, cosa que ni en México, ni en países como España o los Estados Unidos ha ocurrido. Al contrario, los precios de la vivienda y del suelo se continúan incrementando.

Adicionalmente, muchos de los nuevos desarrollos inmobiliarios en selectas áreas urbanas centrales de la Ciudad de México permanecen desocupados por largos períodos de tiempo, evidenciando que su lógica de construcción no responde a necesidades locales, sino que se construyen como activos financieros que amparan inversiones globales bursátiles. Así, en la capital mexicana asistimos a la producción de un enorme despilfarro urbano.

En el siglo XXI, la Ciudad de México es despojada a sus ciudadanos por un mercado financiero inmobiliario y comercial cada vez más complejo y virtualizado, con la anuencia de un gobierno local que se autotitula de “izquierda” y que parece ver en las plataformas digitales (Uber, AirBnB, etcétera), en los nómadas digitales (una mezcla de trabajo y turismo) y en las inversiones inmobiliarias globales formas de un brillante pro-

greso y desarrollo que crea empleos y riqueza (para unos cuantos), hace ver moderna a la ciudad y el gobierno aparece como progresista y amigable de la inversión privada. Es por ello que en los recientes proyectos de ordenamiento territorial del gobierno local no hay incompatibilidad entre la retórica del derecho a la ciudad y la ciudad de derechos, mientras que, en los diagnósticos, los procesos de despoblamiento, terciarización y de cambios de usos del suelo aparecen como neutros, despolitizados y producto de la generación espontánea.

Uno de los grandes desafíos de la investigación académica consiste en develar cómo ocurren los procesos urbanos y en evidenciar los intereses económicos y políticos que se esconden bajo discursos supuestamente despolitizados, que están conduciendo al despilfarro urbano y a la expulsión de las y los ciudadanos de sus ciudades, para entregarlos como relumbrantes portafolios de inversión a capitales financiero globales. ¿Y de quiénes son las ciudades?

## Referencias

- Aalbers, Manuel (2016). *Financiarización de Housing, a political economy approach*, Londres - Nueva York: Routledge.
- ACH - Autoridad del Centro Histórico. (2017). *Plan de manejo, centro histórico de la Ciudad de México 2017-2022*, México: CDMX/ACH/FCH/PUEC UNAM/UNESCO.
- Acuña, Carlos, Marcia Donato, Karina Franco y Nidia Olvera (2023, febrero 8). "Adiós al Victoria: tres cartas para despedir un edificio hermoso", en *Revista Común*, accesible en: <https://revistacomun.com/blog/adios-al-victoria-tres-cartas-para-despedir-a-un-edificio-hermoso/>
- AAVV - Autores varios. (2022). *ReUrbano, ¿Qué implica hacer ciudad?* Ciudad de México: Arquine.
- Benlliure, Pablo (2021). "La ciudad (no) es una mercancía". *Conferencia sostenida en el IV Seminario Internacional Ciudad, Mercado Inmobiliario y Estructura Urbana*. Puebla y Ciudad de México, 27-29 de octubre.
- Brossat, Ian (2019). *Airbnb, la ciudad uberizada*, Pamplona: Katakak.
- Cruz, Alejandro. (2021, noviembre 22). "Alto costo de suelo y vivienda, causa de expulsión de familias: Sheinbaum". Accesible en: <https://www.jornada.com.mx/2021/11/22/capital/037n-1cap>
- Daher, Antonio. (2021). "Real Estate y Unreal Estate en el estallido social chileno", en José Gasca (coord.), *La ciudad en la era de la financiarización. Una geografía de la urbanización desde las inversiones inmobiliarias*, México: UNAM, pp. 91-113.
- De Mattos, Carlos. (2016). "Financiarización, valorización inmobiliaria del capital y mercantilización de la metamorfosis urbana", en *Sociologías*, 18(42), pp. 24-52.
- Delgadillo, Víctor (2022). "Ciudad de México: centro histórico vivo y habitado. Desafíos frente a la pandemia, los desalojos y la financiarización urbana", en Eugenio Mercado López, Susana Hortensia Pérez Medina y Alicia Ziccardi Contigiani (coords.), *Centros históricos y distanciamiento social. Los problemas estructurales y los retos de las intervenciones*, Morelia: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, pp. 23-55.
- Delgadillo, Víctor. (2021). "Financiarización del desarrollo urbano en la Ciudad de México", en *Punto Sur, Revista de Geografía de la UBA*, 4, pp. 99-118. <https://doi.org/10.34096/ps.n4.10404>

- Delgadillo, Víctor. (2018). "Ciudad de México: la construcción de la ciudad compacta y la ciudad excluyente. Evidencias desde la colonia Juárez", en *LimaQ 4*, pp. 11-35. DOI: <https://doi.org/10.26439/limaQ2018.n004.2630>
- Delgadillo, Víctor, Ibán Díaz y Luis Salinas (coords.) (2015). *Perspectivas del estudio de la gentrificación en América Latina*, México: Instituto de Geografía UNAM.
- Garrido, Alejandra. (2023). *Mercado Inmobiliario, precio de vivienda y segregación socioespacial en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México 1990-2019* [Tesis doctoral en Urbanismo, Universidad Nacional Autónoma de México].
- Gainsforth Sarah. (2021). *AirBnB Ciudad mercancía. Historias de resistencia a la gentrificación digital*, Madrid: Ed. Mármol Izquierdo.
- Gómez, Laura (2020a, diciembre 28). "En 11 meses al menos 9 desalojos al día", en *La Jornada*. Accesible en: <https://www.jornada.com.mx/notas/2020/12/28/capital/en-11-meses-al-menos-nueve-desalojos-de-inmuebles-al-dia-reporta-la-fgj-capitalina/>
- Gómez, Laura (2020b, marzo 19). "Se cometieron 11 despojos de inmuebles al día en el primer bimestre: Fiscalía General de Justicia", en *La Jornada*. Accesible en: <https://www.jornada.com.mx/2020/03/19/capital/029n1cap>
- González, Rocío (2022, octubre 26). "Trabajadores remotos dejan derrama por 9 mil mdp en CDMX: Sheinbaum", en *La Jornada*. Accesible en: <https://www.jornada.com.mx/notas/2022/10/26/capital/trabajadores-remotos-dejan-derrama-por-9-mil-mdp-a-la-cd-mx-sheinbaum/>
- Hackworth, Jason. (2006). *The Neoliberal City, Governance, Ideology and Development in American Urbanism*, New York: Cornell University Press.
- HIC AL - Habitat International Coalition América Latina (2021). *La situación inquilinaria en México en el contexto de la contingencia sanitaria por COVID-19*, Ciudad de México: HIC AL.
- Hidalgo, Rodrigo y Michael Janoschka (Editores) (2014). *La ciudad neoliberal. Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid*. Santiago de Chile: PUC Chile - Universidad Autónoma de Madrid.
- INEGI - Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2020). *Censo de Población y Vivienda 2020*. México: INEGI.
- INEGI - Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2010). *Censo de Población y Vivienda 2010*. México: INEGI.
- INEGI - Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2020). *Censo de Población y Vivienda 1990*. México: INEGI.
- Inside AirBnB. (2023). "México City", en *Inside AirBnB, Adding data for the debate*. Accesible en: <http://insideairbnb.com/mexico-city/>
- IPDP - Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva de la Ciudad de México. (2023a). *Proyecto del Programa General de Ordenamiento Territorial de la Ciudad de México. El Derecho a transformar la ciudad*. Ciudad de México: IPDPCDMX.
- IPDP - Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva de la Ciudad de México. (2023b). *Proyecto del Programa General de Ordenamiento Territorial de la Ciudad de México. Anexo de diagnóstico ampliado. El derecho a transformar la ciudad*. Ciudad de México: IPDPCDMX.
- Kobayashi, Massanori. (1991). "Menschen auf der Flucht" y "Weltkarte der Flucht", en *DU Die Zeitschrift der Kultur, No. 4, April*, pp. 14-29.

- La Redacción. (2014, enero 29). "Detienen a 73 personas por participar en el desalojo ilegal de un edificio en Bucareli", en *Proceso*. Accesible en: <https://www.proceso.com.mx/nacional/cdmx/2014/1/29/detienen-73-personas-por-participar-en-el-desalojo-ilegal-de-un-edificio-en-bucareli-128432.html>
- Lees, Loretta, Tom Slater y Elvin Wily. (2008). *Gentrification*, New York: Routledge, Taylor & Francis Group.
- Llanos, Raúl y Laura Gómez. (2013, octubre 1º). "Por el alto costo del suelo, 100 mil personas al año dejan el DF: SEDUVI". Accesible en: <https://www.jornada.com.mx/2013/10/01/capital/034n1cap>
- McAuliffe, Marie y Anna Triandafyllidou (editoras). (2021). *Informe sobre las migraciones en el mundo 2022*, Ginebra: OIM.
- Méndez, Ricardo. (2020). *La telaraña financiera, una geografía de la financiarización y su crisis*. Santiago de Chile: RIL.
- Méndez, Ricardo. (2019). *Ciudades en venta. Estrategias financieras y nuevo ciclo inmobiliario en España*. Valencia: Universidad de Valencia.
- Montero, Laetitia y Johann García (editoras). (2017). *Panorama multidimensional del desarrollo urbano en América Latina y El Caribe*, Santiago de Chile: CEPAL.
- Moctezuma, Vicente. (2021). *El desvanecimiento de lo popular. Gentrificación en el Centro Histórico de la Ciudad de México*. México: El Colegio de México-CIESAS.
- Rodríguez, Jorge. (2023). *Métodos para la medición de la migración interna y sus efectos socio-demográficos, con especial atención al uso de los censos y las matrices de migración*, Santiago de Chile: CEPAL Serie Metodologías de la CEPAL.
- Rodríguez, Alfredo y Paula Rodríguez (edit.). (2009). *Santiago, una ciudad neoliberal*. Quito: OLACCHI.
- Rolnik, Raquel. (2018). *La guerra de los lugares. La colonización de la tierra y la vivienda en la era de las finanzas*. Barcelona: Descontrol.
- Rosas, Edgar. (2021). "Precio de vivienda aumentó 980% en 20 años", Centro Urbano. Consultado el 29 de junio. <https://centrourbano.com/2021/02/18/precio-de-vivienda-en-cdmx-aumento-980-en-20-anos/>
- Salinas, Luis. (2018). "El Estado y el mercado en la construcción de vivienda en la ZMCM", en Luis Salinas y Ana Melisa Pardo, *Vivienda y migración, aportes desde la geografía crítica* (pp. 109-128). Ciudad de México: Monosílabo-UNAM,
- Servín, Mirna. (2017, marzo 2). "Con violencia, 400 hombres intentan desalojar a moradores de inmueble", en *La Jornada*, accesible en: <https://www.jornada.com.mx/2017/03/02/capital/030n1cap>
- Smith, Neil. (2020). *Desarrollo desigual. Naturaleza, capital y la producción del espacio*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Smith, Neil. (1979). "Toward a Theory of Gentrification, a Back to the City Movement by Capital, not People", en *Journal of the American Planning Association*, 45, 538-548.

## CAPÍTULO 2

### Derecho a la ciudad y urbanismo insurgente<sup>5</sup>

Manuel Martín Hernández

#### 2.1. Introducción

Ya hay trabajos suficientes en torno a la relación entre el derecho a la ciudad y la búsqueda de espacios para la acción de una ciudadanía insurgente en países en desarrollo (Sanvig Knudsen, 2007; Görgens y Van Donk, 2012), donde los discursos sobre el derecho a la ciudad construyen un andamiaje conceptual dirigido a transformar la concepción de la ciudad a partir de las perspectivas y experiencias de las clases urbanas desfavorecidas. Esta parte de la sociedad, económicamente deprimida, practica un urbanismo insurgente que se propone elevar al nivel de la teoría a partir de la pregunta: ¿Es posible reclamar el derecho a la ciudad sin, al mismo tiempo, defender un urbanismo insurgente? Este texto se enmarca en nuestras tareas como docentes por lo que nuestra preocupación es, cómo se verá al final, qué tipo de formación deberían recibir urbanistas y arquitectos en torno a las temáticas de la ciudad.

La ciudad se ha constituido históricamente a partir de tres conceptos que conocemos por su terminología latina y que no son sinónimos: *urbs*, que se refiere a la ciudad física, su forma; *civitas*, que incluye a la sociedad y su cultura y que da origen a la *urbs*; y *polis*, la dimensión organizativa y administrativa de la ciudad y, sobre todo, el modo cómo se distribuye el poder sobre ella (Capel, 2003; De Manuel, 2000). Estas tres dimensiones equivalen a las tres prácticas que, según Henri Lefebvre (2013), producen el espacio urbano: percepción (*urbs*), concepción (*polis*) y vivencia (*civitas*). Esta última –a la que el geógrafo Edward W. Soja (1996) se refiere como “tercer espacio”– es

---

<sup>5</sup> La presente versión se ha redactado a partir de la revisión de otros textos anteriores: Martín Hernández; Díaz García y Rodríguez Cabrera (2014); Martín Hernández y Díaz García (2018).

la práctica urbana de los habitantes y usuarios, con todos sus imaginarios y símbolos asociados. Este espacio vivido, que existe además del espacio percibido y del espacio concebido, es un “espacio otro” eminentemente político que busca encontrar el lugar de lo colectivo de la ciudad; al fin y al cabo, sigue diciendo Lefebvre, “[...] el espacio [social] es un producto [social]” (2013, p. 86). Sin embargo, a partir de la aparición de la ciudad moderna y la invención del urbanismo en el siglo XIX, la *civitas* es, cada vez más, la gran olvidada, pues la ciudad ha terminado por conformarse a partir de la exclusiva relación *urbs-polis*, hasta el punto que, en palabras de Bernardo Secchi, la ciudad “[...] se ha convertido en las últimas décadas del siglo XX, en una potente máquina de suspensión de derechos de los individuos y de la colectividad [a partir de] la ideología del mercado y la retórica de la seguridad” (2015, p. 86).

Desarrollaremos a continuación las ideas del derecho a la ciudad y el urbanismo insurgente, pero antes nos vamos a apoyar en dos premisas que considero fundamentales: las implicaciones que tienen en este discurso las filosofías del Sur y la importancia que tienen, en este giro, las relaciones Sur-Sur.

## **2.2. Filosofías del Sur y relaciones Sur-Sur**

En su fundamental análisis sobre el eurocentrismo, Samir Amin ha puesto sobre la mesa la insostenible situación con que el mal llamado Tercer Mundo se ve inmerso en una ideología eurocéntrica que ofrece modelos multidisciplinares muy alejados de su propia situación y recursos, impuestos por un capitalismo homogeneizador “[...] a nivel de las técnicas industriales de producción, en el campo de los modos de consumo, estilos de vida, etc.” (1989, p. 129), de tal modo que las élites y gobernantes de ese Tercer Mundo se limitan a imitar los modelos occidentales que la academia reproduce en sus currículos. La crisis del propio capitalismo euro-anglo-céntrico, dice, provocaría mirar ahora hacia el Sur, buscando soluciones entre los “pueblos de la periferia”.

Ahora bien ¿está el pensamiento en el Sur preparado para ocupar el lugar que hasta ahora ha tenido el pensamiento colonialista? Oigamos al filósofo de la liberación Enrique Dussel:

Somos en gran parte comentaristas de esa filosofía moderna europea, y no pensadores de nuestra realidad negada y no-pensada por esa filosofía con pretensión de universalidad [...]. La filosofía colonial del Sur, entonces, negativamente, es aquella practicada en la periferia por los que eurocéntricamente niegan su propia filosofía regional, local. Positivamente, y en el centro, es la filosofía moderna que niega toda otra filosofía (del Sur) (2015, pp. 90-91).

Por lo tanto, la filosofía del Norte niega la del Sur (a la que ve como atrasada o ingenua), al mismo tiempo que esta se niega a sí misma. El sistema-mundo económico capitalista, que permea todas las otras realidades, ha visto esas filosofías “otras” como producto de seres humanos de segunda categoría, explotables y sometibles. Sin embargo, el sociólogo peruano Aníbal Quijano ha observado que, con todas sus diferencias, las llamadas “altas culturas” (China, India, Egipto, Grecia, Maya-Azteca, Tawantinsuyo...), son tan modernas como las del Norte, porque poseen cierta racionalidad, capacidad



científica e incluso un pensamiento secular. Así y todo, a pesar de que sobre el papel ya no existan políticas colonialistas, sigue habiendo dominación colonial por parte de las culturas anglo-europeas, llamadas también “occidentales”, de tal modo que, según Aníbal Quijano, “[n]o se trata solamente de una subordinación de las otras culturas respecto de la europea, en una relación exterior. [...] Consiste, en primer término, en una colonización del imaginario de los dominados”.

Tal y como analiza Eduardo Restrepo (2012) en el caso del sometimiento de la antropología latinoamericana a los dictados de los antropólogos anglosajones, no se trata tanto de que “el Norte” –los intelectuales de la metrópoli– anule la producción latinoamericana o “periférica”, como de convencer a sus intelectuales locales de querer ser “como ellos”; una actitud que el idioma castellano ha denominado “papanatismo”, esto es, la admiración por algo o alguien de manera simple y en absoluto crítica.

Aquí se produce un giro importante para el pensamiento eurocéntrico, desde el momento en que el sociólogo portugués Boaventura de Sousa Santos propone para ese pensamiento tres aprendizajes complementarios: “[...] aprender que existe el Sur; aprender a ir hacia el Sur; aprender a partir del Sur y con el Sur” (2009, p. 287). ¿En qué consiste este aprendizaje? En construir una concepción poscolonial compuesta de una pluralidad de proyectos colectivos, utopías realistas y críticas, plantear una cierta reinención de la emancipación social, la construcción de una ética que provenga desde abajo, subjetividades transgresivas, acción rebelde, mestizaje e hibridación (Santos, 2009).

Se hace necesario, pues, decolonizar el canon y la epistemología occidentales para producir, precisamente, una crítica al eurocentrismo desde el que desarrollar trabajos alternativos. Tal y como insiste Ramón Grosfoguel, sociólogo puertorriqueño y teórico de la decolonialidad, no se trata de desmontar el pensamiento eurocéntrico cuanto de criticar el pensamiento eurocéntrico producido desde el Tercer Mundo, donde se siguen reproduciendo “[...] en sus esferas de pensamiento y de práctica una forma particular de colonialidad del poder y el conocimiento” (2006, p. 21). En el caso de la arquitectura y el urbanismo hay un cierto fundamentalismo colonialista y eurocéntrico para el que la única arquitectura posible es la por ellos defendida, de tal modo que la única posibilidad de estar al día en la última novedad arquitectónica sería contar con ellos. Esta “jerarquía epistémica” privilegia el conocimiento occidental sobre el conocimiento no occidental, “[...] y está institucionalizada en el sistema universitario global” (Grosfoguel, 2006, p. 25).

Pero ¿en qué otro lugar podemos encontrar una relación tan alta como en América Latina de organizaciones e iniciativas políticas en torno al hábitat social y participativo, que incluya el conocimiento de una serie de prácticas que se vienen haciendo desde los años sesenta del pasado siglo, teniendo en cuenta aquellas realidades complejas y la necesidad de recualificar el espacio urbano y la arquitectura? Hablo, entre otras, de las teorías y prácticas del Instituto de Investigación y Desarrollo en Vivienda (Universidad Nacional del Nordeste en Argentina), de la Fundación Salvadoreña de Desarrollo y Vivienda Mínima (FUNDASAL en El Salvador), del Centro de Estudios y Promoción del

Desarrollo (DESCO, en Perú), del Centro Operacional de Vivienda y Poblamiento (COPEVI en México), o el Movimiento Cooperativista de Uruguay, que, a través de la Federación Unificadora de Cooperativas de Vivienda por Ayuda Mutua (FUCVAM), obtuvo el Premio Mundial del Hábitat concedido por Naciones Unidas en 2011. También es de destacar el asociacionismo con el que se comparte información e iniciativas, como el que, por ejemplo, dio origen a la Asociación de Escuelas de Urbanismo Africanas, “[...] fundada en 1999 con el propósito de mejorar la calidad y la visibilidad de la pedagogía del urbanismo, la investigación y la práctica en África, así como la ética, la sostenibilidad, la multiculturalidad, o la planificación participativa y sensible a las cuestiones de género,” (<http://www.africanplanningschools.org.za/about-us/who-we-are>) o el Grupo Latinoamericano de Trabajo sobre Producción y Gestión Social del Hábitat.

Lo que propongo es, por lo tanto, aprender de estas prácticas, algo que ya fluye a través de la cooperación Sur-Sur (CSS). Esta se tiene que fundamentar en una serie de principios basados en la realidad de un mundo plural y complejo, sin jerarquías interculturales y respetuosos con la diversidad. Según el informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo de 2010 sobre el desarrollo económico en África a través de la CSS, esta se refiere a:

[...] los procesos, instituciones y acuerdos destinados a promover la cooperación política, económica y técnica entre los países en desarrollo con el propósito de llegar a objetivos comunes. [...] con dimensiones bilaterales, intrarregionales, interregionales y multilaterales, para conseguir su participación e integración en la economía mundial. (2010, p. 1)

A partir de aquí, el politólogo congoleño Mbuyi Kabunda (2011) ha defendido con el marchamo de la cooperación Sur-Sur diversos principios: una ayuda a la autodeterminación de los pueblos y a la generación de redes de comunidades locales gestionadas desde procesos de participación (recuperación de los poderes por parte de la sociedad local y culturalmente organizada); una cooperación de ayuda mutua y reciprocidad –en la medida de las posibilidades de cada pueblo, sociedad y cultura– basada en el desarrollo local y la sostenibilidad ecológica, social y personal (lo que incluye la reapropiación del territorio enajenado por los países coloniales); y una recuperación compartida de los patrimonios locales (territorios, culturas, lenguas, etc.). Al hablar del desarrollo y de los patrimonios locales hacemos referencia al antropólogo y teórico en estudios sobre la globalización Arjun Appadurai, para quien lo local se debería entender como una cualidad “fenomenológica compleja”, que relaciona “[...] un sentido de la inmediatez social, las tecnologías de la interacción social y la relatividad de los contextos” (2001, p. 187) y que se expresa a partir de agencias de sociabilidad y de reproductibilidad.

### **2.3. El derecho a la ciudad**

Muchos autores atribuyen la paternidad del concepto de “derecho a la ciudad” al filósofo francés Henri Lefebvre (1967). Para este autor, el derecho a la ciudad es una forma superior de los derechos humanos, incluyendo “[...] el derecho a la libertad, a la individualización, a la socialización, al hábitat y al habitar” (1969, p. 169). En la visión

de Lefebvre es muy importante diferenciar lo que llama “derecho a la obra”, es decir, a la actividad participante y “derecho a la apropiación” (algo muy diferente, por cierto, del derecho a la propiedad), estando ambos derechos implícitos en el derecho a la ciudad, entendido, por tanto, como “[...] derecho a la vida urbana, transformada, renovada” (1969, p. 138). Lo importante de la revolución propuesta por Lefebvre es que se enuncia la noción de “lo urbano” como la dimensión política de la ciudad, en el mismo momento en que la ciudad “[...] se convierte en ‘un producto’” (Costes, 2011-2012, p. 3). Lo urbano se constituye para Lefebvre como la forma “[...] del encuentro y de la reunión de todos los elementos que constituyen la vida social, desde los frutos que nos da la tierra [...] hasta los símbolos y las obras llamadas culturales” (1976, p. 68).

Hay un tema fundamental en esta definición del derecho a la ciudad como derecho a su apropiación. Para Lefebvre, como dice en su *Tesis sobre la ciudad*, el derecho a la ciudad tiene que ver con “[...] la proclamación y la realización de la vida urbana como reino del uso [que reclama, por lo tanto] el dominio del valor de cambio, del mercado y la mercancía” (1969, p. 167). Lefebvre decretaba el derecho a la ciudad como un modo de criticar la privatización del espacio urbano, por lo que creer que este puede ser una mercancía es contrario al derecho de apropiación ciudadana y por tanto al derecho a la ciudad. Así, el derecho a la ciudad, como bien reconoce David Harvey, se concreta de una forma bastante sencilla: “[...] mayor control democrático sobre la producción y uso de excedente” (2013, p. 46) pues, al fin y al cabo, urbanizar no debería ser otra cosa que producir un bien común que no debería ser apropiado y destruido por los intereses privados del neoliberalismo.

Pero hay que reconocer que esto no sucede, ni se plantea. El problema es que, como afirma Mark Purcell, la falta de compromiso con las ideas de Lefebvre –y también su manipulación– ha llevado a la dilución del concepto. En efecto, no habría que olvidar, dice Purcell, el hecho de que “[...] todas las decisiones que afectan a la producción del espacio urbano estén sujetos al control ciudadano (2003, pp. 576-577). En todo caso, las piezas que conforman el derecho a la ciudad han sido claramente descritas por Enrique Ortiz (2010), uno de sus más constantes promotores y premio nacional de arquitectura 2014 en México, en el sentido de que el derecho de la ciudad se refiere, sobre todo, a la otra ciudad posible: incluyente –desde todos los aspectos de la vida–, sustentable, responsable, diversa, solidaria, democrática, participativa, viva, creativa y que no crezca en perjuicio de su entorno natural o artificial.

Es importante para nosotros el que, a lo largo de 2004 y 2005, en una serie de foros auspiciados por ONU-Hábitat celebrados en Quito, Barcelona y Porto Alegre, se llegara a redactar una Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad; esta es, a la vez, una carta de derechos y de principios estratégicos. La Carta se basa en tres ejes fundamentales que abarcan: un ejercicio pleno de la ciudadanía, es decir, la satisfacción de todos los derechos humanos que tienen que ver con la producción y gestión social del hábitat; la gestión democrática de la ciudad, a través de la participación ciudadana en el planeamiento y en la administración urbana; y el privilegio del bien común aunado al uso justo y sustentable del espacio urbano (Mathivet, 2010). En definitiva, y volvemos con uno de los últimos textos de Lefebvre (“Les illusions de la modernité”), el derecho a la ciudad

afirmaría “[...] el derecho de los usuarios a dar a conocer sus ideas sobre el espacio y el tiempo de sus actividades en las áreas urbanas” (Kofman y Lebas 1996, p. 34). El derecho a la ciudad en Lefebvre no es el derecho a la utopía, es un derecho posible para la ciudad real, tal y como aparece en la reivindicación de la figura de Lefebvre por parte de Peter Marcuse (2012): es una ciudad deseada la que tomaría forma a partir de la ciudad existente.

#### **2.4. Sobre el urbanismo insurgente**

Observemos un plano de la ciudad de Marrakech, la antigua capital de Marruecos situada en el centro-sur del país; fundada por los almorávides en 1062 y, tras una serie de avatares políticos, fue protectorado francés entre 1912 y 1956. Vemos en la cartografía dos ciudades muy diferentes apenas adyacentes, la ciudad árabe al oriente y la *ville nouvelle* proyectada por Henri Prost en 1913 al occidente. Si nos acercamos a la Medina, o ciudad vieja, en el entorno de la enorme plaza Yamaa el Fna, veremos una red laberíntica de calles donde es imposible obtener cualquier perspectiva o referencia espacial; en cambio la ciudad occidental de avenidas y trazado regular es la que habitantes y turistas occidentales identifican con la racionalidad y normalidad urbanas, mientras que aquella primera les parece un confuso caos. La incertidumbre y complejidad urbanas de la ciudad árabe se convierten al otro lado en orden y precisión. Y es, en parte, esa diferencia cultural uno de los mayores atractivos de la ciudad; pero es también una señal evidente de la cultura colonialista.

La urbanística occidental se ha desarrollado durante las últimas décadas del siglo xx “[...] siguiendo el paradigma dominante del modelo racional” (Fainstein, 2005, p. 452). Se trata de un paradigma que, a partir de análisis supuestamente científico-positivistas, hace realmente el juego al poder económico y político. Estos modelos –el urbanismo del Norte–, adaptados a la realidad económico-social de Europa Occidental o Estados Unidos, se llevan sin discusión aparente a otras realidades muy distintas cuyas características el Occidente desconoce por completo. El hecho de que el plan urbanístico se haya limitado a ser, contemporáneamente, “[...] un instrumento jurídico, básicamente garantista y que trata de preservar las inversiones inmobiliarias frecuentemente especulativas y cuyo objetivo privado no es otro que hacer negocio frente al objetivo público de construir ciudad” (Fariña Tojo, 2011, p. 267), nos obliga a repensar los procesos del urbanismo en Occidente (territorio al que se refiere este autor) y con más razón en los países en desarrollo que sufren ese urbanismo que, además, no tiene nada que ver con sus realidades físicas, sociales o culturales, todo ello desde la llamada “teoría urbana crítica” (Rossi, 2019).

¿Cómo enfrentarse a la realidad urbana de los países del mal llamado “Tercer Mundo” con las herramientas de la urbanística occidental? Evidentemente no es posible. Pero sí podemos adoptar un cierto pensamiento poscolonial que, a pesar de que muchos países supuestamente independientes mantienen relaciones “neocoloniales” con aquellos primeros o con otros nuevos, nos permite analizar ciertas estrategias de resistencia alineadas con “otros modos” diferentes de la modernidad canónica, de tal

modo que “[...] una contramodernidad poscolonial puede ser contingente con la modernidad, discontinua o enfrentada a ella, resistente a sus tecnologías opresivas y asimilacionistas” (Bhabha, 2002, p. 23).

Desde la poscolonialidad es como James Holston ha criticado la mentalidad utópico-moderna del urbanismo occidental, que pretende transformar lo existente al margen de su realidad histórica y social, suponiendo además que “[...] las masas eran en su mayor parte ciudadanos ignorantes y silenciosos, incapaces de tomar decisiones por sí mismos y, por tanto, necesitados de ser conducidos a la modernidad por una élite ilustrada con sus planes de desarrollo” (2008, p. 248). La respuesta es la “ciudadanía insurgente”, una idea rompedora que Holston desarrolla a partir de tres temas fundamentales: poner en valor el conflicto y la ambigüedad que dan forma a la complejidad de la vida urbana; frente al proyecto moderno de construcción de una realidad abstracta, el desarrollo de todo tipo de prácticas y narrativas que tienen que ver con la participación ciudadana indispensable cuando se trata de demostrar un sentido de pertenencia; y la insurgencia como “[...] proyecto de repensar lo social en el planeamiento porque revela el mundo de lo posible enraizado en la heterogeneidad de la experiencia vivida, es decir, en el presente etnográfico y no en futuros utópicos” (1995, p. 53).

Como derivada, el “urbanismo insurgente” será capaz de reterritorializar sus procesos a través del desarrollo alternativo de un planeamiento de lo “etnográficamente posible,” que sepa aprender de las experiencias vividas, para lo que deben poder intervenir –y hay múltiples cauces y procedimientos para ello– todos los ciudadanos, incluso aquellos que nunca han podido participar en la toma de decisiones acerca de los temas urbanos que les afectan (por ejemplo: los sin casa, las redes de inmigrantes, las periferias pobres, los asentamientos no regulados, los vecindarios alternativos, etcétera). Desde Occidente (el Norte) es recurrente negar o no querer entender una realidad “otra,” siendo importante solo aquella que sí se comprende; sin embargo, hay comunidades –como en gran parte de los países africanos– que tienen sus propias estructuras de seguridad colectiva y despreocupación por los beneficios económicos que alumbran un imaginario no productivista dirigido al bienestar integral (cultural, ambiental, social e individual) (Latouche, 2007).

Veamos, por ejemplo, el caso de la informalidad urbana que, para el pensamiento occidental, sería equivalente a lo negativo y corregible en la ciudad. Sobre este tema crucial para la ciudad “otra”, Ananya Roy, nacida en Calcuta y profesora en la Universidad de California, afirma la existencia de una profunda relación entre el derecho a la ciudad y la informalidad: “[...] tratar con la informalidad requiere reconocer el derecho a la ciudad, [pues] es el derecho a la ciudad lo que está en juego en la informalidad urbana” (2005, p. 148). Este derecho a la ciudad adquiere para AbdouMaliq Simone la forma de un “[...] derecho a la confusión y la inconsistencia, a parecer desordenada” (2010, p. 331). Por otro lado, un mecanismo eficaz de entender el papel de la globalización y el cosmopolitismo en las ciudades africanas es por medio de la diversificación de las áreas periurbanas y el policentrismo, consiguiendo cierta independencia y mejor capacidad de gestión –más cercana a los ciudadanos, por lo tanto–. Para Simone, la experimentación, la diversificación de posibilidades, las incertidumbres, la flexibilidad

o la provisionalidad son consustanciales a esta “otra” idea del urbanismo, que coincide con lo que antes hemos denominado un urbanismo insurgente.

Hace unos años, la sudafricana Vanessa Watson y el nigeriano Babatunde Agbola (2013) se preguntaban ¿quién planificará las ciudades africanas? El urbanista –dicen– debe dejar de ser un obstáculo para alcanzar ciudades más inclusivas e introducir procesos de abajo arriba (*bottom-up*) para mejorar los asentamientos informales. A partir de ahí, los autores desarrollan cinco temas urgentes que deberían formar parte del panel de preocupaciones de lo que llaman “el urbanismo del Sur”: informalidad; acceso a la tierra; preocupación por el cambio climático; colaboración entre agentes y resolución del desajuste entre el planeamiento espacial y el planeamiento de infraestructuras.

Las ciudades africanas coinciden con las asiáticas y latinoamericanas en que fueron urbanizadas (a partir del siglo XVI éstas, y entre los siglos XIX y principios del XX las anteriores) por los imperios coloniales. Ni siquiera las élites locales pudieron participar en estos procesos, siendo meros receptores de lo decidido en las metrópolis al margen de cualquier referencia a la realidad territorial, social o cultural sobre la que se urbanizaba. Al cabo de los años –y los siglos– las cosas no son muy diferentes. Siendo ahora autónomos, los gobiernos de aquellos países siguen confiando en los técnicos de las antiguas metrópolis para que hagan lo que, sin duda, ellos, los locales, saben mucho mejor cómo hacer. Por ello, para la iraní Faranak Miraftab –profesora de Planeamiento Urbano y Regional en la Universidad de Illinois– no solo el urbanista debe dejar de ser un obstáculo para la ciudad inclusiva, sino que en el urbanismo insurgente “[...] el planeamiento ya no está confinado en el exclusivo campo de los urbanistas profesionales. En realidad, el urbanismo es un campo controvertido de actividades interrelacionadas en el que participan múltiples actores” (2009, p. 41).

Definitivamente, y siguiendo a Miraftab (2009), tres son los principios que sigue el urbanismo insurgente: transgresión (de dicotomías tradicionales, de los límites artificiosos, de las teorías eurocéntricas, etcétera); contra-hegemonía (desde el derecho ciudadano a disentir, a participar, a la inclusión, etcétera) e imaginación (alternativas, utopías, sociedad justa, etcétera).

## **2.5. Hacia otra actitud de los profesionales del urbanismo**

Lefebvre, en el capítulo “El derecho a la ciudad” del libro homónimo ya citado, acusa a los arquitectos de haber “dogmatizado” ciertos significados ciudadanos, interpretando el modo como “los otros” –los destinatarios de sus decisiones– habitan, de tal modo que, vinculados a las instituciones de poder, los técnicos actúan “[...] al margen de las significaciones percibidas y vividas por los que habitan” (1969, p. 130). Al mismo tiempo que se pone en cuestión la capacidad de arquitectos y urbanistas para conocer e interpretar las verdaderas necesidades a resolver (Fainstein, 2005), también se duda de la utilidad del “relacionismo” (que no tiene nada que ver con el relativismo) con el que aquellos técnicos –muchas veces también los locales– se limitan a repetir acríticamente teorías y experiencias aplicadas en otros lugares, pues, según Karl Mannheim, “[...] por su propia índole, ciertas aseveraciones no pueden for-

mularse de una manera absoluta, sino únicamente en términos de la perspectiva de determinada situación” (1997, p. 247).

Esto obligaría a un cambio radical en los procesos con los que se actúa sobre las ciudades. El neo-urbanismo, como lo llama François Ascher, sustituye la clásica linealidad “[...] que encadenaba el diagnóstico, la identificación de necesidades y la elaboración final de un plan [por una] gestión heurística, iterativa, incremental y recurrente” (2004, p. 73), es decir, elaboración y prueba de hipótesis, realizaciones parciales, medidas a largo plazo, procesos de retroalimentación, etcétera, sin caer en el caos creativo y las lógicas simplistas de cierta ideología falsamente revolucionaria.

Ese neo-urbanismo tiene mucho que ver con el planeamiento poscolonial propuesto por Philip Harrison, de tal modo que, a partir de la crítica de la teoría urbanística occidental, “[...] busque otras maneras de ver y actuar; asuma la existencia e importancia de racionalidades múltiples y modernidades alternativas; recobre maneras de pensar y formas de conocimiento que el colonialismo consideró subalternas” (2006, p. 320). Se produce así una serie de “lógicas híbridas” que permiten cruzar de un lado a otro los límites disciplinares de las teorías anglo-eurocéntricas convencionales, mirando a través de ópticas diferentes. Son las lógicas e imaginarios locales los que permitirían abordar otras racionalidades y objetividades transversales, accesibles tan solo desde el pensamiento y conocimiento locales; se trata de procesar otras perspectivas para actuar de maneras diferentes y desde múltiples posiciones. Esto requiere, como dice Harrison, una cierta “humildad epistemológica.” El urbanista debería encontrar ahí su lugar, que no es el que le contamos en nuestras escuelas de urbanismo y planeamiento urbano y territorial.

Hay aquí, por tanto, una idea de urbanismo distinta, que pone en la acción colectiva la oportunidad y el deber de generar la ciudad. Por el camino, quizá se pueda resolver el problema del urbanismo al que refiere Richard Sennett: “[...] el énfasis autodestructivo en el control y el orden [practicando] un cierto tipo de modestia” (2019, p. 384). La arquitectura y el urbanismo deben ocupar ahora su lugar entre otras disciplinas (geografía, antropología, sociología, economía, etcétera) para construir una interdisciplina de aprendizaje y colaboración mutua. Además, como ya hemos visto, el abordaje de los problemas del hábitat por parte de las disciplinas técnicas no será suficiente si no se cuenta con los individuos y la sociedad a los que estos problemas afectan, organizados como ciudadanía insurgente.

Ya existe en América Latina una cierta tradición contemporánea de ciudadanía insurgente volcada en la participación ciudadana para la gestión y toma de decisiones para el futuro de sus ciudades y su territorio. Esto se realiza a través de la “producción social del hábitat” (PSH), donde los pobladores son capaces de producir sus propios hábitats. Esta PSH “[...] integra diversos factores: acceso al suelo, dotación de servicios y equipamiento suficiente, acceso a materiales y componentes, asistencia técnica, financiación y acceso a recursos, así como –de manera fundamental– la participación de los usuarios en las distintas etapas de producción” (Romero y Mesías, 2004, p. 31), y que van desde la planificación, la construcción o la distribución, para llegar hasta el habitar mismo.

Sin embargo, como hemos visto, la universidad está colonizada por un saber de raíz euro-estadounidense que se expresa en una cada vez mayor adscripción al modelo empresarial y, a la vez, una mayor burocratización tendente a normalizar la producción de conocimiento. Ese sometimiento de la universidad depende de una general “colonialidad del saber,” que a su vez se deriva de la “colonialidad del poder,” donde ciertos saberes “[...] aparecen como la encarnación del conocimiento auténtico y relevante, mientras que otros conocimientos son expropiados, inferiorizados y silenciados, a tal punto que dejan de ser conocimientos para aparecer como ignorancias, supersticiones” (Restrepo, 2018, p. 11).

Procede, pues, una revisión metodológica para poder enfrentar los problemas de desigualdad, división y ruptura social de las ciudades del Sur, como vemos en los principios enunciados por Tatiana Schneider y Jeremy Till tras asumir que el espacio urbano es “producción social”: por un lado se trata de aceptar que la arquitectura y la ciudad deben dejar de ser de los arquitectos, urbanistas o instituciones para pasar a ser de los ciudadanos; por otro, se tendría que asumir que los técnicos son agentes “[...] que actúan con otros agentes que no son solo el mercado, los clientes o los promotores, sino los deseos y necesidades de los que construyen, viven en, ocupan, visitan y perciben la arquitectura (y la ciudad), actuando sobre ellas” (2009, p. 100). Esto, de hecho, ya se hace en el Sur, reconociendo la relación profunda que existe entre el derecho a la ciudad y el urbanismo insurgente. Por ello, queremos terminar recordando la frase ya citada de Santos en la que nos recomendaba aprender a partir del Sur y con el Sur. Por lo tanto, el Sur no debería permitir ser despojado de su sabiduría.

## Referencias

- Appadurai, A. (2001). *La modernidad desbordada. Dimensiones culturales de la globalización*. Buenos Aires: Trilce; FCE.
- Ascher, F. (2004). *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial, 2004.
- Association of African Planning Schools (27, agosto, 2023). *Who We Are*. <http://www.africanplanningschools.org.za/about-us/who-we-are>.
- Bhabha, H. K. (2002). *El lugar de la cultura*. Buenos Aires: Manantial.
- Capel, H. (2003). A modo de introducción: Los problemas de las ciudades. *Urbs, civitas, polis*. En H. Capel (coord.), *Ciudades, arquitectura y espacio urbano* (pp. 3-22). Almería: Cajamar.
- Costes, L. (2011-2012). Del ‘derecho a la ciudad’ de Henri Lefebvre a la universalidad de la urbanización moderna. *Urban*, (2), 89-100.
- De Manuel, Esteban. (2000). Construyendo triángulos para la gestión social del hábitat. *Hábitat y Sociedad*, (1). 13-37. <https://doi.org/10.12795/HabitatySociedad>
- Dussel, E. (2015). *Filosofías del Sur. Descolonización y transmodernidad*. México: Akal.
- Fainstein, S. (2005). Planning Theory and the City. *Journal of Planning Education and Research*, 25(2), 121-130. DOI: 10.1177/0739456X05279275
- Fariña Tojo, J. (2011). El plan de urbanismo ante los límites del crecimiento. Necesidad de nuevos instrumentos para organizar la ciudad del siglo XXI. En A. Matarán y F. López Castella-



- no (eds.), *La Tierra no es muda: diálogos entre el desarrollo sostenible y el postdesarrollo* (pp. 259-271). Granada: Universidad de Granada.
- Görgens, T. y Van Donk, M. (2012). Exploring the potential of the 'Right to the City' to integrate the vision and practice of civil society in the struggle for the socio-spatial transformation of South African cities. En *Strategies to Overcome Poverty and Inequality: Towards Carnegie III*, Isandla Institute.
- Grosfoguel, R. (2006). La descolonización de la economía política y los estudios postcoloniales: transmodernidad, pensamiento fronterizo y colonialidad global. *Tabula Rasa*, (4), 17-48. DOI: <https://doi.org/10.25058/20112742.245>
- Harrison, Ph. (2006). On the Edge of Reason: Planning and Urban Futures in Africa. *Urban Studies*, 43(2), 319-335. DOI: 10.1080=00420980500418368
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.
- Holston, J. (1995). Spaces of Insurgent Citizenship. *Planning Theory*, 13, 35-56.
- Holston, J. (2008). *Insurgent Citizenship*. Princeton; Oxford: Princeton University Press.  
<http://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/1495>
- Kabunda, M. (2011). La cooperación Sur-Sur en África: el caso de los países emergentes. En M. Kabunda (coord.), *África y la cooperación con el Sur desde el Sur* (pp. 19-71). La Catarata y Casa África, Madrid.
- Kofman, E. y Lebas, E. (1996). Lost in Transposition-Time, Space and the City. En E. Kofman y E. Lebas (eds.), *Writings on Cities. Henri Lefebvre* (pp. 3-60). Oxford; Malden (MA): Blackwell.
- Latouche, S. (2007). *La otra África*. Barcelona: Oozebap.
- Lefebvre, H. (1967). Le droit à la ville. *L'Homme et la société*, (6), 29-35.
- Lefebvre H. (1969). *El derecho a la ciudad*. Península, Barcelona.
- Lefebvre, H. (1976). *Espacio y política. El derecho a la ciudad II*. Península, Barcelona.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- Mannheim, K. (1997). *Ideología y utopía*, Madrid: FCE.
- Marcuse, P. (2011-2012). ¿Qué derecho para qué ciudad, en Lefebvre, *Urban*, (2), 17-21.
- Martín Hernández, M. y Díaz García, V. (2018). Otros hábitats en América Latina. En M. Martín Hernández y V. Díaz García (eds.), *Visiones del hábitat en América Latina* (pp. 21-37), Barcelona: Reverté.
- Martín Hernández, M., Díaz García, V. y Rodríguez Cabrera, E. (2014). *Un modo de afrontar la ciudad africana*. Madrid: La Catarata y Casa África.
- Mathivet, Ch. (2010). El derecho a la ciudad: claves para entender la propuesta de crear 'Otra ciudad posible'. En A. Sugranyes y Ch. Mathivet (Eds.), *Ciudades para tod@s. Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias* (pp. 23-28). Santiago de Chile: Habitat International Coalition.
- Miraftab, F. (2009). Insurgent Planning: Situating Radical Planning in the Global South. *Planning Theory*, 8(1), 32-50.
- Ortiz Flores, E. (2010). El proceso de construcción por el derecho a la ciudad: avances y desafíos. En A. Sugranyes y Ch. Mathivet (eds.), *Ciudades para tod@s. Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias* (pp. 119-126). Santiago de Chile: Habitat International Coalition.

- Purcell, M. (2003). Citizenship and the Right to the Global City: Reimagining the Capitalist World Order. *International Journal of Urban and Regional Research*, 27(3), 564-590. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00467>
- Quijano, A. (1992). Colonialidad y modernidad/racionalidad. *Perú Indígena*, 13(29), 11-20.
- Restrepo, E. (2012). *Antropología y estudios culturales*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Restrepo, E. (2018). Decolonizar la universidad. En J. L. Barbosa y L. Pereira (eds.), *Investigación cualitativa emergente: reflexiones y casos* (pp. 11-25). Sincelejo, Colombia: Cekar.
- Romero, G. y Mesías, R. (2004). *La participación en el diseño urbano y arquitectónico en la producción social del hábitat*, México D.F.: CYTED-HABYTED-Red XIV.F.
- Rossi, U. (2019). Critical Urban Theory. En A. Orum (ed.), *The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies*. John Wiley & Sons Ltd. DOI: 10.1002/9781118568446
- Roy, A. (2005). Urban Informality. Toward an Epistemology of Planning. *Journal of the American Planning Association*, 71(2), 147-158. DOI: 10.1080/01944360508976689
- Santos, B. de S. (2009). *Una epistemología del Sur*. Buenos Aires: CLACSO; Siglo XXI.
- Sanvig Knudsen, A.-M. (2007). The Right to the City: Spaces of Insurgent Citizenship among pavement dwellers in Mumbai, India. *Working Paper 132*, Development Planning Unit. [www.ucl.ac.uk/dpu](http://www.ucl.ac.uk/dpu)
- Schneider, T. y Till, J. (2009). Beyond Discourse: Notes on Spatial Agency. *Footprint*, 3(4), 97-100-111. <https://doi.org/10.7480/footprint.3.1>
- Secchi, B. (2015). *La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres*. Madrid: La Catarata.
- Sennet, R. (2019). *Construir y habitar. Ética para la ciudad*. Barcelona: Anagrama.
- Simone, A. (2010). *City Life from Jakarta to Dakar: Movements at the Crossroads*. Londres: Routledge.
- Soja, E. W. (1996). *Thirdspace*. Malden (MA); Oxford: Blackwell Publishers.
- UNCTAD. (2010). *South-South Cooperation: Africa and the New Forms of Development Partnership*. Nueva York y Ginebra: United Nations, 2010.
- Watson, V. y Agbola, B. (2013). *Who will plan Africa's cities?* Ciudad del Cabo: África Research Institute.

## CAPÍTULO 3

### Urbanismo, medio ambiente y territorio: hacia la construcción de una nueva carrera en las Facultades de Arquitectura de Latinoamérica

Sergio Andrés Bermeo Álvarez  
Luis Vladimir Morales Pozo

*La ciencia del espacio es buscada de unos años a esta parte por diferentes vías: la filosofía, la epistemología, la ecología, la geopolítica, el análisis sistémico (análisis de los sistemas decisionales y de los sistemas cognitivos), la antropología, la etnología, etc. Esta ciencia virtual, tan próxima, no consigue ser alcanzada. Para los investigadores resulta algo parecido al suplicio de Tántalo y comenzamos a entrever el porqué. El conocimiento del espacio oscila entre la descripción y la fragmentación. [...] Se presenta así un espacio geográfico o etnológico, un espacio demográfico, un espacio informático, etcétera, etcétera. Y también podría presentarse un espacio musical, pictórico y plástico. Olvidamos que este es el camino por el cual nos adentramos en una fragmentación deseada no solo por el lenguaje y por los especialistas, sino por la sociedad existente que se divide a sí misma en espacios heteróclitos en el seno de una totalidad severamente controlada y en ese mismo sentido homogénea: los espacios del hábitat, del trabajo, del ocio, los espacios deportivos, los espacios turísticos [...]. Sería preciso mostrar la diferencia entre la «ciencia del espacio» sonada o buscada, de un lado, y el conocimiento de su producción, de otro. Este, a diferencia de las fragmentaciones, interpretaciones y representaciones de una supuesta ciencia del espacio, reencontrará el tiempo (y en primer lugar el tiempo de la producción) en y a través del espacio.*

(Lefebvre, 2013 [1974], pp. 146-147)

### **3.1. Introducción: Crisis contemporánea en la enseñanza de la arquitectura y el urbanismo en Latinoamérica**

El crecimiento acelerado de las ciudades en Latinoamérica ha dado lugar a una serie de desafíos complejos (Pradilla, 2018) en términos de urbanismo, medio ambiente y territorio. La problemática de la urbanización ha llevado a la expansión de áreas urbanas, la congestión del tráfico, la contaminación ambiental, visual, sonora, la escasez de recursos naturales, la peri-urbanización, conurbación, ruralización, densificación de los hipercentros y la desigualdad socioespacial. Estos problemas entre otros, requieren de profesionales altamente capacitados y con una visión integral sistémica que se puedan abordar desde diferentes perspectivas e interdisciplinas.

El estado de la cuestión sobre la enseñanza de la arquitectura en las universidades es muy escasa, embrionaria y mínima, en palabras de Teymur, “el número de libros sobre educación en arquitectura, en cualquier idioma, es mucho menor que el número de libros acerca de cualquier arquitecto significativo del siglo xx” (2011, p. 9). Es decir, a los académicos de la arquitectura les interesa estudiar más la arquitectura *per se*, su edificio, forma, estructura, función, conceptos e incluso, aunque de manera marginal, los aspectos sociales, económicos y culturales, dejando lo urbano solo como una escala de contexto inmediato a la obra arquitectónica, el edificio se hace presente en la ausencia que ha sido lo urbano (Ricoeur, 2003).

En otras palabras, tradicionalmente, la formación en arquitectura se ha centrado en aspectos técnicos y estéticos del diseño de edificios y espacios urbanos inmediatos, dejando de lado la comprensión de los sistemas más amplios en los que se insertan. Por consiguiente, el arquitecto mide y ordena su mundo partiendo de su propio cuerpo, el objeto arquitectónico, que se abre hacia el lote, pero se cierra hacia lo urbano, comienza a aparecer una clara diferencia entre el lote y la ciudad adquiriendo connotaciones cualitativas opuestas (Bloomer, 1982). Además, el ensordecedor silencio de los arquitectos ante la cuestión urbana, sus colosales pretensiones, la falta de modestia y el temor de una nueva profesión que sobrepasa a la escala arquitectónica, pues, sus intereses profesionales están convirtiendo la profesión en peligro de extinción.

Solo hay que recordar el poco apego que tuvieron en los años 80 ante el discurso del “plan urbano”, la adopción acrítica de los modelos urbanos ideológicos neoliberales, o la nula intervención ante los excesos inmobiliarios especulativos durante el *boom* en los finales de los 90 y comienzos de los 2000; ya en la actualidad, el poco reparo que han tenido ante la destrucción del patrimonio histórico y cultural, la antropización de las áreas naturales protegidas, el desbordamiento de los límites urbanos, el cambio de uso de suelo de lo rural a lo urbano, las agresiones al medio ambiente, el paisaje que han configurado en Latinoamérica ciudades dispersas, extensas, inseguras, desiguales e insostenibles (Capel, 2011).

Sin embargo, en las últimas décadas ha surgido un creciente reconocimiento de la necesidad de abordar los retos urbanos, rurales, territoriales y ambientales desde una perspectiva más amplia, sistémica e interdisciplinaria. De hecho, la complejidad de la

construcción de la ciudad es muy amplia y no se puede entender sin tomar en cuenta el rol de los agentes urbanos, pero también, la dinámica urbanizadora e inmobiliaria requiere de un amplio número de profesionales con visión urbana, conocedores de la antropología, sociología, economía y gestión urbana. Hay que diferenciar entonces, los actores de los agentes urbanos, los primeros son los individuos y grupos sociales de donde surgen las necesidades; los segundos, son aquellos que tienen la capacidad de actuar y gestionar (propietarios de suelo, medios de producción, promotores, constructores, financieros, empresarios).

En este contexto, mucho se culpa de los males de la ciudad a los agentes urbanos, cuando no se acepta que dentro de este mismo grupo son los arquitectos quienes planifican las escalas arquitectónicas sin mirar la pertinencia de la cuestión urbana (Di Virgilio, 2011), (Metzger, 2016), (Carrión, 1993). Por cuanto, la crítica a la visión idealizada del arquitecto renacentista se profundiza en los años 70 sobre las ideas urbanas de Henri Lefebvre y Anatole Kopp sobre las políticas de producción del espacio (Lefebvre H., 2020), en las que instauran a la arquitectura como un generador de relaciones sociales, las que son inseparables, es decir, su modo de producción y su modo de uso dan forma a un modo de vida urbana no exenta de una ideología.

El principal fundamento ideológico continúa siendo que la arquitectura es producida por una clase social dominante que toma a su cargo, según ella, el interés general, o mejor dicho lo que ella llama interés general. Esta cobertura ideológica nos presenta a la arquitectura, según el discurso humanista clásico, como un campo puro, libre de las relaciones políticas fundamentales, pendiente únicamente del desarrollo armonioso de la "ciudad". (Riboulet, 1970, p. 37)

De hecho, la creación de las Academias de Bellas Artes desde el siglo XVIII, la creación de las Escuelas de Arquitectura durante siglo XIX, marcaron un estándar (por no decir genérico) a la formación y el rol de los arquitectos, luego, a mediados del siglo XIX empiezan aparecer empresas constructoras, que por el voraz crecimiento de las ciudades hizo que la arquitectura se convirtiera en un negocio de la construcción amplio y lucrativo. Ya en el siglo XX la actividad inmobiliaria requirió cada vez más de técnicos y especialistas para una emergente sociedad industrial con el desarrollo de las bases decimonónicas del movimiento moderno en los años 30, por cuanto, la educación universitaria se masificó gracias a la demanda de profesionales, constructores y las necesidades de la aristocracia y burguesía urbana, alejando cada vez más la teoría de la práctica.

Ya en el siglo XXI, la figura del arquitecto ha sido absorbida por los estudios, empresas o corporaciones inmobiliarias, estos conglomerados empresariales, con poder adquisitivo, económico y de escala internacional, cuyos proyectos arquitectónicos se han hecho más complejos, son los que imponen la dinámica urbana, –dejando lo urbano en trasfondo–, moldeando la realidad del paisaje construido. Son estos grupos de poder quienes deciden qué proyectos construirán y presionan a los gobiernos municipales para obtener mayores réditos en la normativa, limitando al arquitecto solo para dar forma a los programas. Así, la edificación urbana se concentra y densifica en los hipercentros, mientras que, el crecimiento disperso se va a la periferia con edificaciones de baja calidad (Capel, 2011).

En suma, el desarrollo urbano no ha estado liderado por académicos arquitectos, tampoco por quienes han estudiado programas de posgrado en urbanismo, pues estos han quedado en un papel secundario. Es el estudio de mercado y el poder económico de las corporaciones que han marcado el orden urbanístico, al mismo tiempo, el orden social y estético, dejando la enseñanza de la arquitectura subordinada y cómplice de la especulación (Bermeo, 2019). Ante este panorama, las escuelas de Arquitectura, especialmente las de Latinoamérica, se ven en la necesidad de reformular sus mallas curriculares y diversificar sus ofertas hacia especializaciones con visión multidisciplinar.

Las carreras de Arquitectura han desarrollado discursos autónomos y valores conceptuales que están desconectados de la realidad urbana, se incentiva a la valoración tecnológica sin cuestionar las condiciones sociales o medioambientales. Por tanto, “la inutilidad del gesto arquitectónico frente al capitalismo y la metáfora de que los ejercicios arquitectónicos en las escuelas de Arquitectura son simplemente los de los gimnastas (los docentes y los estudiantes) en el patio de una prisión” (Till, 2003, p. 172).

Así también, las críticas sobre la formación de los urbanistas –profesión que ha estado ejecutada por los arquitectos con especializaciones de cuarto nivel en las diversas ramas del urbanismo– es legitimada por las carreras de Arquitectura y las normativas municipales que los faculta. Sin embargo, su formación es insuficiente, causando graves problemas conceptuales y prácticos en el ordenamiento y gestión territorial (Terán, 2009) (Pie Ninot, 2005). Pues, su formación ha sido la de arquitectos generalistas en un urbanismo para arquitectos, enfocados en la ciudad construida, pero con carencia en las áreas de las ciencias sociales.

Las pretensiones de los planes y regulaciones urbanísticas diseñadas por los arquitectos son meros accesorios, ya que la importancia de la práctica del urbanismo es la capacidad de negociación, las actitudes de integración y comunicación del urbanista, reconociendo que la construcción de la ciudad no es solo asunto técnico, sino el resultado de negociaciones entre agentes y actores, dentro de un marco social, económico, ambiental y legal (Cabral, 2005) (Gospodini, 2005). Demarcando una pugna por el control de la planificación territorial que enfrenta a los arquitectos, ingenieros y urbanistas, debates que deben ser tratados desde la sociología de la ciencia de lo urbano y el espacio público.

La profesión de urbanista no pretende robar atribuciones profesionales al arquitecto, el urbanismo requiere de una nueva visión sistémica, metabólica, inter y multidisciplinaria, se debe apuntar a un nuevo perfil profesional del plan (geógrafo, economista, urbanista), diferente del profesional del proyecto, proyecto urbano, arquitectónico (arquitectos e ingenieros). Se requiere un urbanismo basado en el diálogo entre los usuarios mediante la participación ciudadana con decisiones políticas y voluntad profesional. Se propone entonces en este ensayo, la propuesta de una nueva carrera en las facultades de arquitectura de Latinoamérica que integre de manera transversal los aspectos del urbanismo, medio ambiente y territorio.

La implementación de la Carrera de Urbanismo, Medio Ambiente y Territorio se ha convertido en un debate actual y necesario para las escuelas de arquitectura en La-

tinoamérica, que incorporen en sus líneas académicas principales y de itinerarios los estudios sobre lo urbano, lo rural y el territorio. Así también, que aborden la formación teórica, por un lado, a la historia y teoría de la arquitectura; y por otro, a la historia y teoría del urbanismo.

¿Desde qué perspectivas teóricas entonces se debe posicionar la implementación de la Carrera de Urbanismo? Esta pregunta es pertinente toda vez que las aproximaciones al urbanismo en Latinoamérica develan tres problemáticas: la primera es que los fenómenos urbanos se dan en un marco de desigualdad socioespacial y territorial; la segunda es que las relaciones entre lo urbano y lo rural afectan sobremanera precisamente a la ruralidad, aun cuando se han establecido agendas urbanas y de sostenibilidad; y por último, que no se emplean métodos que aseguren la gestión eficiente, en marcos específicos de gobernanza, de los planes urbanos. El objetivo de esta explicación académica es el de aportar insumos teóricos para establecer los lineamientos que permitan la implementación de una nueva Carrera de Urbanismo en pregrado.

Para la elaboración del estado de la cuestión se llevó a cabo una revisión bibliográfica exhaustiva, consultando fuentes académicas, libros y artículos científicos relacionados con el urbanismo, medio ambiente, territorio y la formación en arquitectura. Se seleccionó el método mixto: descriptivo y cuantitativo (Hernández-Sampieri, 2017), que permite la explicación de las perspectivas teóricas como base para proponer los lineamientos generales de implementación de la Carrera de Urbanismo en las Escuelas de Arquitectura de Latinoamérica.

Así, una vez entendido los antecedentes de la crisis en la enseñanza de la arquitectura y el urbanismo, se procede en primera instancia a discutir sobre tres categorías propuestas por los estudios críticos del urbanismo: la ciencia de lo urbano, la producción del espacio urbano y del territorio, así como la gestión de los planes urbanos. Enseguida se plantean, en concordancia con esta visión y las perspectivas teóricas asumidas, los lineamientos generales para la implementación de esta nueva carrera: su objeto, los objetivos y el perfil profesional. Finalmente, se esbozan algunas reflexiones a manera de conclusión sobre los retos y desafíos que implica esta propuesta.

### **3.2. Sobre la ciencia de lo urbano**

Desde los primeros estudios críticos sobre lo urbano (Lefebvre, 2017 [1968], 1978 [1970]), 1972 [1970], 1976 [1972]; Harvey, 2014 [1973]; Smith, 2020 [1984]), se ha posicionado a la problemática del espacio como un eje que permite analizar la complejidad de la sociedad contemporánea, en un orden social evidentemente capitalista y eminentemente urbano. Este abordaje, entendido desde la teoría socioespacial lefebvriana (Lefebvre, 2013 [1974]), devela la intención que tiene el poder (estatal y, por ende, económico) para estructurar una ciencia del espacio que sea afín a él y que se presenta como un instrumento político de un saber capitalista fragmentado y que aun así se integra en todas las relaciones sociales.

Por ende, este instrumento implica una ideología que oculta dicha integración, así como sus conflictos inherentes; y pregona una utopía tecnológica que está presente en todos los proyectos urbanos emprendidos por las clases hegemónicas. Por tanto, uno de los ejes de acción propuestos por esta perspectiva teórica consiste en develar la necesidad de una ciencia de lo urbano que supere la fragmentación del saber y que construya nuevos conceptos urbanos para erradicar los efectos negativos de la urbanización capitalista tardorracionalista (Bermeo, 2019). Es decir, una ciencia del espacio social que explique la cuestión urbana y específicamente el uso y la apropiación de los espacios urbanos a manera de contenedor social en beneficio del ciudadano, el bien común, así como, el derecho a la ciudad, la inclusión y el género.

Esta necesidad es relevante toda vez que, al ser planteada por una teoría heterodoxa, se identifica que el capitalismo posee un aspecto dominante ligado a las relaciones sociales de producción: la hegemonía; y que esta, desde el enfoque gramsciano (Gramsci, 2022), es ejercida sobre la sociedad (y en sus instituciones y representaciones) tanto por políticos como por expertos (entre estos los autodenominados técnicos del espacio); toda vez que la clase dominante mantiene su hegemonía por todos los medios, incluido el propio conocimiento. Esto, aunque evidencia el vínculo entre saber y poder, no impide un conocimiento crítico, elemento sustancial que proporciona un contexto ideal para desarrollar un nuevo modelo de enseñanza-aprendizaje en urbanismo en las escuelas de arquitectura, especialmente, en Latinoamérica.

En consecuencia, se pone en evidencia los conflictos que se dan entre el saber al servicio del poder hegemónico y el conocimiento que lo critica desde una academia heterodoxa. En este sentido, la perspectiva lefebvriana denota que la hegemonía nunca deja de lado el espacio urbano, ya que no alberga solamente las relaciones sociales, sino que se convierte en un elemento operacional e instrumental del propio capitalismo. En otras palabras, la hegemonía usa el espacio urbano para, ayudada por el saber y la tecnología, constituir un sistema que pretende legitimarse a lo largo del tiempo y a través de la producción del espacio urbano, mientras que el conocimiento debe desligarse de esa dependencia sistemática del capital económico para, a través de la construcción crítica, proponer otra forma de hacer ciudad, una ciencia de lo urbano.

En la actualidad, este posicionamiento teórico cobra relevancia toda vez que importantes autores (Brenner, Peck, & Theodore, 2015) han evidenciado que los proyectos neoliberales emergentes en distintos países de América Latina y a nivel mundial presentan dos momentos dialécticamente entrelazados: la destrucción (parcial) de acuerdos institucionales y compromisos políticos con reformas que favorecen al mercado, y la creación (tendencial) de nuevas infraestructuras para el crecimiento económico orientado a la mercantilización de bienes y servicios.

En este contexto, el neoliberalismo representa un proyecto de transformación socioespacial y de organización territorial tardo-capitalista que tiene momentos destructivos y creativos, para que diferentes estrategias geográficas promuevan el desarrollo espacial desigual. Así, las ciudades se convierten en lugares estratégicamente decisivos para la reestructuración neoliberal, ya que su situación central en los sistemas de



producción y reproducción las vuelve claves para las agendas neoliberales de destrucción; así como su importancia estratégica, como lugares de innovación, coadyuva para la creación neoliberal.

Cabe señalar aquí como momentos de destrucción a la eliminación de espacios públicos e intensificación de la vigilancia en los mismos o la privatización de lo público, la destrucción de los tradicionales barrios de clase trabajadora para dar cabida a procesos especulativos de remodelación o la retirada de iniciativas de planificación comunitarias. Existen también aquí momentos de creación, como la construcción de nuevos espacios de consumo para la élite y las corporaciones, de megaproyectos para atraer inversión empresarial y reconfigurar los usos locales del suelo, de comunidades cerradas o enclaves urbanos; todo esto apuntalando la intensificación de la polarización socioespacial o la adopción del principio de productividad máxima como base para la planificación de los usos del suelo y globalización (Sassen, 2007).

### **3.3. Sobre la producción del espacio urbano y el territorio**

El proceso productivo del espacio urbano, de sus formas y representaciones, es histórico. Para el enfoque teórico lefebvriano (Lefebvre, 2013 [1974]), esta consideración permite explicar los procesos sociales de los que el espacio urbano no puede separarse en tanto que surge de ellos, como una realidad práctico sensible. Así, y como el espacio urbano es el producto de estructuras sociales, cada una de las instituciones sociales exigen sus correspondientes espacios urbanos y los organizan de acuerdo con sus requerimientos específicos.

De esta manera, la producción del espacio urbano permite poder alcanzar lo concreto, toda vez que, en el capitalismo, esta producción se efectúa siempre con la intervención del Estado, que actúa, la gran mayoría de las veces, según los intereses económicos dominantes, aunque en el discurso se pretenda cumplir con las exigencias sociales para generar un crecimiento conforme a los intereses de toda la población. La producción del espacio urbano devela entonces todas las relaciones sociales implicadas en ella y todas sus contradicciones específicas.

Por tanto, los estudios lefebvrianos explican aquí que fue la *Bauhaus* la que inició una conciencia espacial y, por ende, de la propia producción del espacio, al aportar una nueva perspectiva y un concepto global del espacio en momentos en los que se evidenciaba el vínculo entre la industrialización y la urbanización (espacios de trabajo y espacios de habitación). Así, la *Bauhaus* comprendió que en el espacio las cosas no podían producirse independientemente entre ellas, sino que, había que considerar sus relaciones mutuas y sobre todo su relación con la totalidad del conjunto.

Por otro lado, Lefebvre (2020) afirma que Walter Gropius visualizó los cambios en las prácticas sociales y enfocó sus esfuerzos en la producción de conjuntos espaciales correspondientes con las nuevas fuerzas productivas, con base en una racionalidad bauhausiana que no proponía formas, funciones y estructuras aisladas, sino que pretendía dominar el espacio global considerándolas a todas ellas en una concepción unitaria. De tal manera, lejos quedan los espacios globales de representación democrá-

tica, ese crisol social se desvanece, mientras que los espacios locales se empiezan a reconstruir como resistencia más que como relaciones participativas (Castells, 2002).

Las reflexiones sobre el vínculo entre el trabajo y la residencia, permite a la teoría lefebvriana postular que en el capitalismo la construcción de viviendas y unidades de producción se ha acelerado priorizando el valor de cambio por sobre el de uso; por lo que se prevé un proceso económico que ya no responde a la economía política clásica: lo inmobiliario y la construcción. Este sector pasa de ser un circuito secundario, anexo al capitalismo industrial y financiero, a protagonizar el primer plano en la acumulación del capital, ya que, a través de él, el capitalismo toma posesión del suelo y se precipita en la producción del espacio, en especial en una Latinoamérica desigual, injusta, segregativa y dominada, según las coyunturas de cada lugar.

Estas causas y efectos, son profundizadas en los estudios de Neil Smith sobre desarrollo desigual (Smith, 2020 [1984]) y Neil Brenner sobre urbanización planetaria (Sevilla, 2017). Así, el tejido urbano forma parte de los medios de producción y la ciudad constituye el capital fijo que se consume productivamente. Motivo por el cual, el espacio urbano se reorganiza en función de la búsqueda de recursos cada vez más escasos (energías, agua, luz, materias primas) y muestra el conflicto entre el valor de uso y el valor de cambio, por lo que la producción del espacio urbano apela a la restitución del primero, a gran escala, y atravesando sobre todo la política, específicamente lo relacionado a la gestión y la gobernanza del territorio, tanto urbano como rural.

Con respecto a la producción del territorio, es preciso señalar que, a partir de la crisis de inicios de la década de los ochenta del siglo pasado, América Latina pasó del patrón de acumulación de capital con intervención estatal a la nueva variante promovida por las políticas neoliberales fomentadas por los grandes monopolios transnacionales (Pradilla, 2009). Esta reforma neoliberal, implementada con las dictaduras militares o civiles de las décadas de los setenta y ochenta del siglo pasado, continuó con los gobiernos democráticamente electos luego de intensas luchas sociales para abandonar aquellos regímenes represivos y continúa hoy en día, con reformas impulsadas por los organismos multilaterales.

Sin embargo, en la actualidad, no se han cumplido las promesas hechas por el neoliberalismo hace ya cuatro décadas atrás: integración por el libre comercio, economía sin crisis, desarrollo socioeconómico sostenido, mejoramiento de las condiciones de vida y eliminación de la pobreza (Pradilla, 2018). Este fracaso neoliberal, abrió la puerta en los gobiernos locales de América Latina para realizar un giro a la izquierda, la revolución urbana y los derechos ciudadanos, bajo una perspectiva de devolver la *polis* a la ciudad. Estos hechos contradictorios configuran el escenario de conflictividad urbana y produce la emergencia de las ciudades como un fenómeno político (Carrión, 2015).

En este contexto, las características de las ciudades latinoamericanas en la actualidad develan la desigualdad y la combinación de formas económicas, sociales y físicas que la constituyen; así como las contradicciones de naturaleza territorial que enfrentan a los actores y agentes urbanos. De este modo y debido al crecimiento demográfico, se forman extensas ciudades-región, las grandes metrópolis continúan ampliándose, nue-

vas ciudades viven procesos de metropolización y pequeños poblados se convierten en ciudades medias (Pradilla, 2009).

Adicionalmente, las ciudades latinoamericanas son grandes contaminantes de su propio ambiente, tanto del aire, como del agua y el suelo; así como del territorio circundante, con la contaminación de cuencas hidrográficas, campos de cultivo o la devoración de la expansión urbana, por negocio o por necesidad de subsistencia, de tierras agrícolas y pecuarias, bosques, humedales, cuerpos de agua, áreas de preservación ecológica, entre otros. Esto ocurre sobre todo porque se da prioridad pública al automóvil particular como medio de transporte urbano, y, por ende, a las vialidades para su circulación; se limita los presupuestos y las tecnologías para resolver adecuadamente la disposición final de desechos; se permite prácticas ilegales (corrupción burocrática); y se tolera una legislación ambiental muy complaciente con el interés hegemónico empresarial (Pradilla, 2018).

### **3.4. Sobre la gestión de los planes urbanos**

La gestión urbana, en la perspectiva de la planificación urbana y sus proyectos urbanos, tiene dificultad para asumir que el espacio urbano, al ser producido por una sociedad desigual y heterogénea, es altamente diferenciado y desigual. En este sentido, como la lucha contra la exclusión social es multidimensional, la gestión urbana no se refiere solamente a la acción de administrar la ciudad, sino a las prácticas que manejan las desigualdades, las contradicciones y conflictos inherentes al desarrollo socio-económico. Por su parte, la planificación debe ser entendida como un ejercicio democrático para definir lo deseable en lo referente a la equidad social, la eficiencia socio-económica (por los recursos escasos); y, la sustentabilidad medioambiental (Coulomb, 2010).

Este enfoque cobra relevancia toda vez que los nuevos espacios urbanos, producidos por lo que se ha denominado urbanismo insular (Duhau y Giglia, 2008), se han convertido en modalidades dominantes de la expansión regulada y la renovación del espacio urbano a partir de la última década del siglo pasado; y se presentan como elementos de ruptura con las formas precedentes del espacio urbanizado. Este proceso de producción y organización del espacio urbano hace énfasis en la ciudad como escenario y como conjunto de proyectos urbanos diferenciados que separan funciones y grupos sociales en espacios urbanos que son gobernados.

En lo que se refiere a la gobernanza, la gobernabilidad de las ciudades permite ejecutar políticas públicas y acciones colectivas para resolver problemas y desarrollar el espacio urbano. No corresponde solamente a la solución de problemas urbanos, como transporte o vivienda, sino también a la promoción del desarrollo socioeconómico orientado al futuro y al crecimiento. Así, la gobernabilidad es la capacidad de las áreas metropolitanas para implementar instrumentos y ordenamientos, a manera de herramientas y mecanismos, para que estos territorios sean gobernables (Lefebvre, 2005).

Sin embargo, considerando el papel de la participación ciudadana, se requiere una gobernanza relacional que no separe los objetos y los sujetos, la gente y las cosas, los procesos y los contenidos; es decir, que reconozca la complejidad, la heterogeneidad y

la multiplicidad de todos los elementos en los ensamblajes urbanos (Grau-Solés et al., 2011). Por ello, la necesidad de diferenciar entre proyectos urbanos y planes urbanos, siendo este último el que abarca la complejidad de la dinámica urbana vista como un sistema general, donde la suma de los elementos urbanos forma más que el todo, la ciudad sistémica (Bermeo, 2019).

En este sentido, gobernar las ciudades y con ello gestionar sus planes urbanos se justifica por varias razones. Las económicas, ya que en la globalización la competitividad económica es un elemento clave para el bienestar de la población urbana, sin perder la identidad local. Razones sociales, para mitigar el problema de la segregación y fomentar la cohesión social. Razones políticas, ya que más allá de que los espacios urbanos son unidades sociales que deben estar representadas por una unidad política, son espacios que tienen una responsabilidad política: controlados por sus habitantes y sus representantes electos a través de la creación de estructuras institucionales. Existen además otras razones para gestionar planes y que actualmente son parte de la agenda política y social: la cuestión ambiental y la calidad de vida (Lefebvre, 2005).

Cabe recalcar que las ciudades no pueden estructurarse a partir del fetichismo del espacio público y sus agentes urbanos, en el que aparenta tener una condición autónoma a través de varios proyectos urbanos, que, en el mejor de los casos, intentan crear relaciones o funciones entre los diversos espacios físicos y no como resultado de las acciones colectivas. Las ciudades deben estructurarse a través de planes urbanos que definan en su totalidad al espacio público como una polisemia de múltiples significados y mensajes que históricamente se han construido con posiciones extremas y contradictorias, es un espacio de aprendizaje, de libertad, de control y de poder, es una esfera de lo público, por tanto, el arquitecto-urbanista debe entender que el espacio público es una relación, no un espacio (Carrión, 2019).

### **3.5. Nuevos paradigmas en la disciplina de la enseñanza del urbanismo**

#### ***3.5.1. Sobre el proyecto y objeto de la Carrera de Urbanismo, Medio Ambiente y Territorio***

Considerando lo expuesto en los acápites anteriores, el objeto de esta nueva carrera se refiere a la gestión del espacio y el territorio urbano en sus diversas formalidades, con sus soportes técnicos y tecnológicos y cualidades compositivas, constitutivas y de configuración, en función a la generación, organización, transformación y conservación de la ciudad, el hábitat y el territorio, considerando los aspectos económicos, sociales culturales, técnicos, tecnológicos, ambientales e históricos, es decir, que responde desde varios enfoques a una correcta contextualización, pertinencia, proyección y materialización de las relaciones socioespaciales que se producen en los entornos urbanos.

La carrera de urbanismo utiliza como base el método proyectual, donde se construye un soporte teórico de los enfoques actuales del urbanismo y a lo que se suman procesos metodológicos (observación, identificación, interpretación, representación) que permitan la comprensión como síntesis interpretativa para el diseño y formulación de proyectos. Con la finalidad de contribuir a la transformación de las relaciones so-

cioespaciales urbanas, conforme a las necesidades de habitabilidad, inclusión social, respeto de valores culturales y del patrimonio físico y ecológico, con la participación de los diferentes actores involucrados en los proyectos, se promoverá la práctica de habilidades para la comunicación y diálogo intercultural.

### **3.5.2. Sobre los objetivos de la Carrera de Urbanismo, Medio Ambiente y Territorio**

En consonancia con las perspectivas teóricas expuestas, se plantea que el objetivo general de la carrera es el de formar una nueva generación de urbanistas capaces de gestionar todos los tipos de proyectos que se producen inmersos socio-espacialmente en los procesos urbanos y territoriales, con conocimientos, habilidades y actitudes que les doten de una conciencia socioambiental para liderar grupos inter y multidisciplinarios e intervenir de manera sostenible en el territorio, erradicando las desigualdades urbanas.

Para cumplir este objetivo general, se plantean los siguientes objetivos específicos:

- Dotar de conocimientos humanísticos, sociales y tecnológicos para que la población estudiantil pueda abordar, comprender, analizar, sintetizar y evaluar las problemáticas socioespaciales de la ciudad, el territorio y el hábitat, enmarcadas en la regulación racional-normativa, pero también en la espontaneidad-autoproducción, con un compromiso social, económico, ambiental y espacialmente sostenible.
- Promover en la población estudiantil la adquisición de capacidades que permitan la identificación e interpretación de las relaciones complejas entre los diversos actores que intervienen en los procesos urbanos, así como con su entorno, como la base para estructurar soluciones adecuadas en la gestión de proyectos relacionados con el desarrollo urbano y territorial, en todas sus etapas: planificación, ejecución-control, seguimiento-comunicación y cierre.
- Potenciar en la población estudiantil una formación orientada al trabajo colaborativo, a la innovación profesional y al cambio de paradigmas, mediante una educación incluyente y diversa, sobre la base del diálogo de saberes, creando ambientes de aprendizaje que permitan la inclusión de enfoques de género e interculturalidad, para examinar las diferentes lógicas de producción de conocimientos y las cosmovisiones que permiten diversas interpretaciones de los procesos urbanos.

### **3.5.3. Sobre el perfil profesional de las y los urbanistas**

El profesional de la carrera de urbanismo tendrá la capacidad de gestionar proyectos, tanto desde los sectores público y privado como desde la sociedad civil, que resuelvan las temáticas concernientes a la configuración, composición y constitución de las relaciones socioespaciales que se producen en el espacio urbano, aplicando herramientas y metodologías tecnológicas propicias que den soporte al proyecto socioespacial y territorial, con énfasis en su gestión. En este sentido, los resultados de aprendizaje y competencias profesionales necesarias para el futuro desempeño profesional de las y los urbanistas, como gestores de proyectos socioespaciales pertenecientes a todas las

áreas del conocimiento: de diseño y planificación urbana, arquitectónicos, sociales, culturales, económicos, ambientales, etc., se basan en las siguientes premisas:

- Un dominio de las particularidades inherentes a los procesos urbanos en los que se producen los proyectos y que se relacionan con situaciones demográficas, ambientales, sociales, económicas, jurídicas, tecnológicas, financieras, culturales, etc.
- Una comprensión de los problemas urbanos que pretenden solucionar los proyectos, entendiéndolos como procesos complejos, multidimensionales e interdisciplinarios y que se presentan en diferentes escalas y territorios.
- Una aproximación crítica al desarrollo urbano sostenible en el que se enmarcan los proyectos, considerando todas las visiones locales, regionales, nacionales e internacionales que se tienen sobre él y las desigualdades que produce.
- Una competencia comunicativa coherente y rigurosa para dialogar con todos los actores involucrados en los proyectos.
- Un dominio de herramientas tecnológicas usadas en todas las etapas de la gestión de proyectos.

#### **3.5.4. Sobre la implementación en las facultades de arquitectura latinoamericanas**

La Carrera de Urbanismo se basa en la investigación descriptiva y analítica, a través de un ambiente reflexivo donde se pueda compartir, aprender y comprender sobre todo en el ambiente de taller que es el de mayor importancia dentro de la carrera que trabaja en conjunto con la vinculación con la sociedad. De esta manera se cuenta con dos escenarios de aprendizaje: el teórico analítico, que incluye orientaciones hacia el aspecto social y cultural; y el escenario práctico de aplicación de conocimientos, que es el taller de proyectos, considerado como el eje central de la formación.

En este último escenario, se plantea que en los primeros cuatro semestres de la Carrera de Urbanismo se compartan con la Carrera de Arquitectura los talleres de diseño básico y de proyectos, ya que se comparte un tronco común en la aproximación al diseño espacial; y en los semestres 5 al 9 se realizan los talleres urbanos.

A más de los talleres, otro escenario son las prácticas preprofesionales y trabajo comunitario, donde la población estudiantil puede conocer la realidad, haciendo que el aprendizaje vaya de la teoría a la práctica de manera progresiva; así puede conocer los procesos de iniciación y planificación de un proyecto, es decir, desde la concepción hasta la ejecución, control, seguimiento y comunicación de un proyecto que se encuentre funcionando o construido. Finalmente, se cuenta también con laboratorios y salidas de campo que complementan a las prácticas con insumos pedagógicos para acercar los procesos de enseñanza con la realidad cotidiana.

#### **3.6. Retos y desafíos de la Carrera de Urbanismo, Medio Ambiente y Territorio**

Los resultados obtenidos a partir de la revisión bibliográfica revelan la necesidad imperante de formar profesionales en arquitectura con una visión integral que incluya los aspectos del urbanismo, medio ambiente y territorio. Autores como Smith (2018) desta-

can la importancia de una planificación urbana sostenible que considere los impactos ambientales y sociales. Por su parte, Rodríguez (2020) resalta la necesidad de formar arquitectos capaces de aplicar soluciones innovadoras a los problemas urbanos. Estos y otros autores respaldan la propuesta de una nueva carrera que incorpore estos enfoques en la formación de arquitectos en Latinoamérica.

Esta nueva carrera busca formar profesionales capaces de enfrentar los desafíos actuales y futuros de las ciudades de manera integral, considerando tanto los aspectos físicos y funcionales como los sociales y ambientales.

La integración del urbanismo, medio ambiente y territorio en la formación de arquitectos permitirá desarrollar habilidades y conocimientos necesarios para abordar problemas como la planificación urbana sostenible, la gestión eficiente de la movilidad y los recursos naturales, la revitalización de áreas degradadas y la promoción de la equidad y la inclusión social en el entorno construido.

Esta propuesta no solo implica una ampliación del espectro de conocimientos y habilidades requeridos para los futuros arquitectos, sino también un cambio de paradigma en la forma en que se concibe la profesión. Se busca superar la visión tradicional de la arquitectura como una disciplina centrada únicamente en el diseño de edificios, para convertirla en una que aborde de manera integral la planificación y el diseño de ciudades sostenibles y resilientes.

La discusión se centra en la importancia de integrar los aspectos del urbanismo, medio ambiente y territorio en la formación de arquitectos en Latinoamérica. Se analizan las ventajas de una formación transdisciplinaria que permita abordar los desafíos urbanos y ambientales de manera holística. Se destaca la necesidad de desarrollar habilidades técnicas y conocimientos en áreas como la planificación urbana sostenible, el diseño de espacios verdes y la gestión de recursos naturales. Además, se discute la importancia de fomentar la conciencia social y la responsabilidad ambiental en los futuros profesionales de la arquitectura.

La discusión también aborda los posibles obstáculos y desafíos para la implementación de esta nueva carrera en las facultades de arquitectura de Latinoamérica. Se mencionan aspectos como la resistencia al cambio, la falta de recursos y la necesidad de adaptar los planes de estudio existentes. Sin embargo, se argumenta que los beneficios a largo plazo superan ampliamente los obstáculos iniciales, ya que una formación integral en urbanismo, medio ambiente y territorio permitirá abordar de manera efectiva los problemas y desafíos que enfrentan las ciudades latinoamericanas.

En conclusión, la creación de una nueva carrera en las facultades de arquitectura de Latinoamérica que integre los aspectos del urbanismo, medio ambiente y territorio es esencial para formar profesionales capaces de enfrentar los desafíos urbanos y ambientales de manera integral. Esto requiere de una estructura curricular que promueva la transdisciplinariedad, el desarrollo de habilidades técnicas y conocimientos especializados, así como la promoción de la conciencia social y la responsabilidad ambiental. A pesar de los posibles obstáculos, los beneficios a largo plazo de esta nueva carrera superan ampliamente las dificultades iniciales.

## Referencias

- Bermeo, S. A. (2019). *Arquitectura de flujos: el metasistema arquitectónico tardorracionalista en la hipermodernidad de las ciudades globales latinoamericanas* (Tesis doctoral, Universidad de Guadalajara).
- Brenner, N., Peck, J., & Theodore, N. (2015). Urbanismo neoliberal. La ciudad y el imperio de los mercados. En O. M. Madrid, *El mercado contra la ciudad. Sobre globalización, gentrificación y políticas urbanas* (pp. 211-243). Madrid: Traficantes de Sueños.
- Bloomer, K. C. (1982). *Cuerpo, memoria y arquitectura*. New York: Hermann Blume.
- Capel, H. (2011). Los arquitectos como agentes urbanos y la enseñanza del urbanismo. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 43(169-0), 611-622.
- Carrión, F. (1993). La cuestión urbana de Quito. *Arquitectura y Sociedad*, (9), 29-40.
- Carrión, F. (2015). *El giro a la izquierda. Los gobiernos locales de América Latina*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Carrión, F. (2019). El espacio público es una relación no un espacio. En F. Carrión y M. Dammert (eds.), *Derecho a la ciudad: una evocación de las transformaciones urbanas en América Latina* (pp. 191-222). Lima: Clacso.
- Castells, M. (2002). Globalización y antiglobalización. En J. S. Barlow, *Pánico en la globalización* (pp. 86-89). Bogotá: Colombia: Fica.
- Cabral J., Fidélis T., Mota J. (2005). Práctica profesional y enseñanza del urbanismo en Portugal. *Urban*, (10), 77.
- Coulomb, R. (2010). La planeación y la gestión urbana frente a la utopía de la ciudad incluyente. En Lucía Álvarez Enríquez et al., *La gestión incluyente en las grandes ciudades*. México, UNAM / UAM / INAH/ Juan Pablo Editor.
- Di Virgilio, M. et al. (2011). *La cuestión urbana interrogada. Transformaciones urbanas, ambientales y políticas públicas en Argentina*. Buenos Aires: Cafe de las Ciudades.
- Duhau, E. y Ángela Giglia. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI/UAM-A.
- Grau-Solés, M. et al. (2011). *¿Cómo gobernar la complejidad? Invitación a una gobernanza urbana híbrida y relacional*. Athenea Digital 11.
- Gospodini, A. (2005). Planes de estudios en las escuelas de urbanismo griegas: transformaciones y perspectivas. *Urban*, (10), 70.
- Gramsci, A. (2022). *La hegemonía de los excluidos: materiales para una vida auténtica*. Barcelona: Biblioteca Nueva, Editorial, SL.
- Harvey, D. (2014 [1973]). *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid: Siglo XXI.
- Hernández-Sampieri, R. F.-C.-L. (2017). *Alcance de la investigación*. México: McGraw-Hill.
- Lefebvre, H. (1972 [1970]). *La revolución urbana*. Madrid: Alianza.
- Lefebvre, H. (1976 [1972]). *Espacio y política*. Barcelona: Península.
- Lefebvre, H. (1978 [1970]). *De lo rural a lo urbano*. Barcelona: Península.
- Lefebvre, C. (2005). *Gobernabilidad democrática de las áreas metropolitanas. Experiencias y lecciones internacionales para las ciudades latinoamericanas*. BID.
- Lefebvre, H. (2013 [1974]). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- Lefebvre, H. (2017 [1968]). *El derecho a la ciudad*. Madrid: Capitán Swing.



- Lefebvre, H. (2020). La producción del espacio. New York: Capitán Swing Libros.
- Lefebvre, H. (2013 [1974]). La producción del espacio. Madrid: Capitán Swing.
- Metzger, P. R. (2016). *La cuestión urbana en la región andina*. Quito: Centro de Publicaciones PUCE.
- Pie Ninot, R. (2005). La titulación de urbanismo en España. Una nueva oportunidad. *Urban*, 10, 35-46.
- Pradilla, E. (sept/dic de 2018). Cambios neoliberales, contradicciones y futuro incierto de las metrópolis latinoamericanas. *Cadernos Metròpole*, 20(43), 649-672.
- Pradilla, E. (2009). *Los territorios del neoliberalismo en América Latina*. México: U. A. Xochimilco, Miguel Ángel Porrúa.
- Pradilla, E. (2013). La economía y las formas urbanas en América Latina. En B. Ramírez & Pradilla, *Teorías sobre la ciudad en América Latina* (vol. I, pp. 169-238). México: UAM.
- Pradilla, E. (junio de 2014). La ciudad capitalista en el patrón neoliberal de acumulación en América Latina. *Cadernos Metròpole*, 16(31), 37-60.
- Pradilla, E. (sept/dic de 2018). Cambios neoliberales, contradicciones y futuro incierto de las metrópolis latinoamericanas. *Cadernos Metròpole*, 20(43), 649-672.
- Riboulet, P. (1970). Éléments pour une critique de l'architecture. *Espaces et Sociétés*, noviembre, 1, 20-45.
- Ricoeur, P. (2003). Arquitectura y narratividad. *Arquitectonics: Mind, Land & Society*, (3), 9-29.
- Sassen, S. (2007). Una sociología de la globalización. *Análisis político*, 20(61), 3-27.
- Sevilla, Á. (2017). *Neil Brenner. Teoría urbana y crítica y política de escala*. Barcelona: Icaria.
- Smith, N. (2020 [1984]). *Desarrollo desigual. Naturaleza, capital y la producción del espacio*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Terán, F. (2009). El pasado activo. Del uso interesado de la historia para el entendimiento y la construcción de la ciudad. Madrid: Akal.
- Teymur, N. (2011). Aprender de la educación en arquitectura. *Dearq*, (9), 8-17.
- Till, J. (2003). Lost judgement. EAAE prize, vol. 2005, 164-181.



## **PARTE II**

### **Dinámicas urbanas**



## CAPÍTULO 4

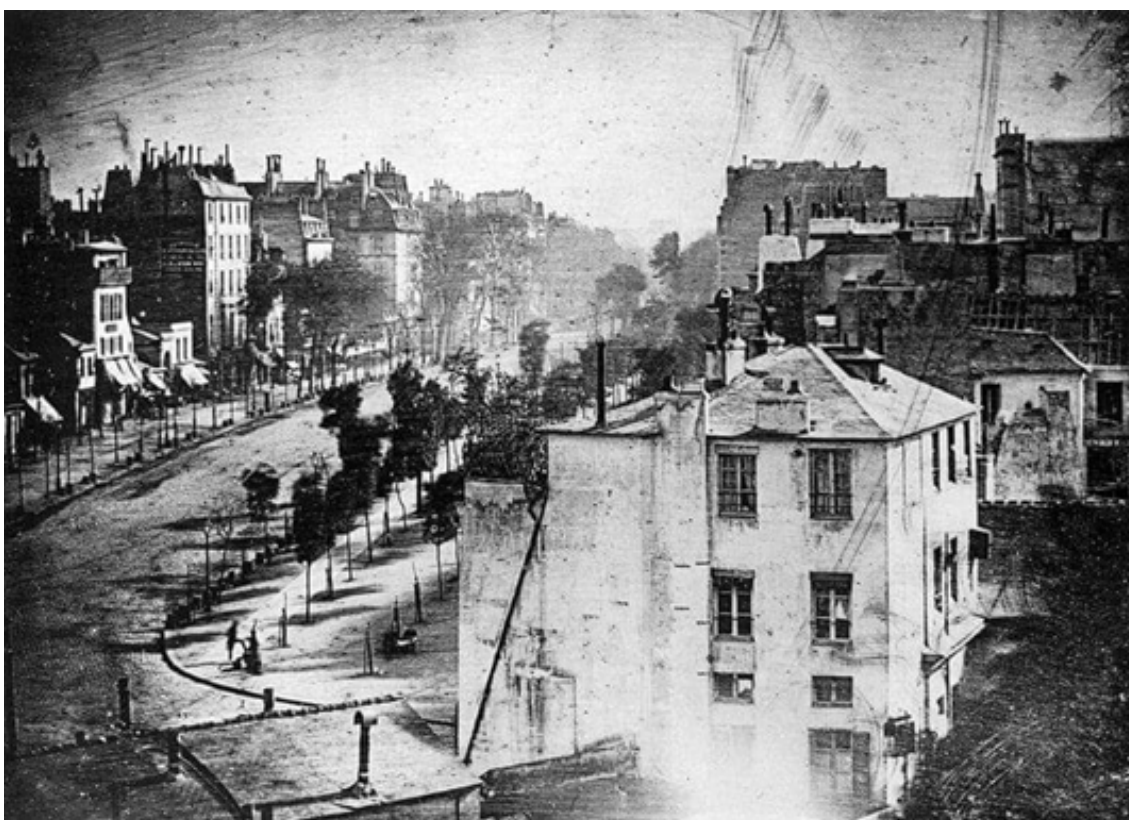
### Geometrías caídas. La fotografía como metáfora de ciudad

Kléver F. Vásquez Vargas

#### 4.1. Introducción

Desde que la fotografía apareció en el panorama cultural, sus imágenes empezaron a representar la ciudad y su urbanidad. El momento histórico que atravesaban los países donde se originó se identificaba con la Revolución Industrial, fenómeno que en esos países modificó y condicionó el curso evolutivo de sus principales ciudades. Las fábricas que empezaron asentándose en las periferias fueron convirtiéndose en verdaderos centros urbanos rodeados de vivienda obrera, nuevas vías, nuevos productos y nuevos materiales llegaban y salían de sus industrias a velocidades insospechadas en otros tiempos. Nuevas tipologías arquitectónicas y nuevas edificaciones aparecieron gracias a materiales más livianos y resistentes que, junto a relaciones y prácticas sociales renovadas cambiaron la fisonomía de las ciudades para siempre, pero, sobre todo, impulsaron un proceso de expansión y crecimiento, en muchos casos, con efectos irreversibles. Lo mismo para las imágenes, las cuales no han dejado de multiplicarse de manera casi autónoma por una “reproductibilidad técnica” (Benjamin, 2003) que se desarrolló exponencialmente en la era digital.

La cámara fotográfica no fue, sino, otra de las tantas máquinas que empezaron a poblar el mundo en su afán de agilizar los procesos productivos exigidos por las sociedades modernas. Y, aunque la pretensión de fijar las imágenes en la *camera obscura* se conocía, al menos desde Leonardo, no es sino hasta la revolución industrial que llega a perfeccionarse y popularizarse. La ciudad moderna se volvió el caldo de cultivo de las imágenes; no es casual que la primera imagen obtenida por procesos mecánicos y químicos sea un paisaje urbano; el primer daguerrotipo que se conoce es un encuadre de la ciudad de París.



**Figura 1.** Boulevard du Temple, París, 3ra. de Arrondissement. Louis Daguerre, 1938. Primer daguerrotipo.

En esa imagen aparece por primera vez capturada la fluctuante luz de la realidad, pero tal atrevimiento humano no podía dejar de intrigar a quien mirara por primera vez esa fotografía. La realidad estaba retratada, pero no era del todo igual a lo que nuestros ojos podían ver. Aquellas primeras máquinas estaban lejos de asemejarse al complejo mecanismo del ojo humano, y es que las placas de plata, yodadas e iluminadas en la *camera obscura* que utilizó Daguerre y sus largos tiempos de exposición no podían simplemente detener el trajinar dinámico de la vida urbana. En su primera imagen no se ven vehículos ni nada que haya estado en movimiento, tan solo aparecen dos personas: una permanece quieta y erguida mientras la otra, sentada lustra sus zapatos; dos figuras borrosas y distantes que son humanas pero, a la vez, son espectros. Paradójicamente, en la *camera obscura* donde se capturó la realidad, se engendraba, a la vez, la enigmática ilusión; cualidad aprovechada por pintores, quienes usaron la fotografía como medio para llegar a su arte. Utrillo, por ejemplo, “confeccionó sus fascinantes vistas de las casas del arrabal parisino no según el natural, sino siguiendo las tarjetas postales con ilustraciones” (Benjamin, 2018, p. 58). La fotografía, desde entonces, se volvió un eficaz medio para interpretar la realidad antes que para conocerla, pudiendo, ambas posibilidades estar representadas con el *punctum* y el *studium* de Roland Barthes (1990), pues, la fotografía como imagen nos acercaría a la polisemia de lo real y su manipulación podría incidir en lo que conocemos.

Es posible, entonces, que al mirar una serie fotográfica donde únicamente se puede apreciar un pedazo de tubería soldada, rota y abandonada, puedan sus imágenes llevarnos a hablar de sus relaciones connotativas con respecto al contexto artístico y al entorno urbano. Entendemos que ese tipo de interpretación se asemejaría a “una especie de sutil más-allá-del-campo, como si la imagen lanzase el deseo más allá de lo que ella misma muestra” (Barthes, 1990, p. 190). Así es como observamos la serie fotográfica de Ilich Castillo, artista guayaquileño que en 2015 realizó su obra “Ejercicios de agri-mensura” con treinta y cinco imágenes de ese pedazo de metal que tomados desde diferentes ángulos y posiciones nos llevan a entender que la relación de la fotografía con la ciudad se mantiene tan viva y tan ambigua como en sus inicios.

#### **4.2. Imagen y ciudad**

Eugène Atget, por el simple afán de encontrar imágenes referenciales que sirvieran como soporte al trabajo de pintores y escultores, se convirtió en uno de los fotógrafos que a finales del siglo XIX supo documentar la vida urbana del “viejo París”. Sin buscarlo, fue uno de los mayores cronistas de la ciudad, de cuyo trabajo Walter Benjamin (2003) destacaría la atención que sus imágenes parecen reclamar; ellas piden ser contempladas con la curiosidad de quien busca indicios y, es que, muchas de las imágenes de Atget muestran patios y calles desiertas a plena luz del día, en cuyo vacío, sin embargo, late invisible la presencia del cotidiano. Para Benjamin lo que muestran insinuando las imágenes de Atget es el ritual habitual desarrollado en esos lugares, advierte que esas calles deshabitadas nos sugieren su proceso; los habitantes volverán al sitio abandonado; algo sucedió allí y seguirá sucediendo pues, cada imagen es un “lugar de los hechos” (Benjamin, 2003, p. 58), un escenario de la posibilidad, pero un escenario sin el movimiento perpetuo de la calle, pues este difícilmente iba a ser capturado por la enorme cámara de cajón con placa de negativo de baja sensibilidad que no dejó de utilizar Atget, incluso cuando ya existían cámaras portátiles a principios del siglo XX.

La relación entre fotografía y ciudad fue una relación mediada por el tiempo y la tecnología, ambos factores son evidentes en el trabajo de Atget así como en el de muchos otros, pero es precisamente el factor tiempo aquel que incide en la decisión de Atget para no dejar su vieja cámara de cajón y desconfiar de las nuevas *Leica* que iban apareciendo, porque, según él mismo, ellas actuaban más rápido que su pensamiento. Esos factores, tecnológico y temporal, además de su propia mirada y vivencia urbana, terminaron imprimiendo el carácter particular que encontramos en las imágenes de Atget, dotándole a sus capturas de ciudad cotidiana, un aire, que para muchos fue considerado surrealista, condición paradójica para quien, en su fiel búsqueda de la realidad, termina encontrando imágenes que la desbordan.

Ese factor temporal y tecnológico es tomado en cuenta, mucho más tarde, por otro fotógrafo que con su trabajo dará cuenta de la metamorfosis que sufre la ciudad a través del tiempo. Martí Llorens documentó desde 1987 hasta 1992 la demolición de fábricas y viviendas de una vieja zona industrial destinada a albergar parte de los Juegos Olímpicos de Barcelona (Fontcuberta, 1997, p. 96). El Poble Nou fue la zona industrial

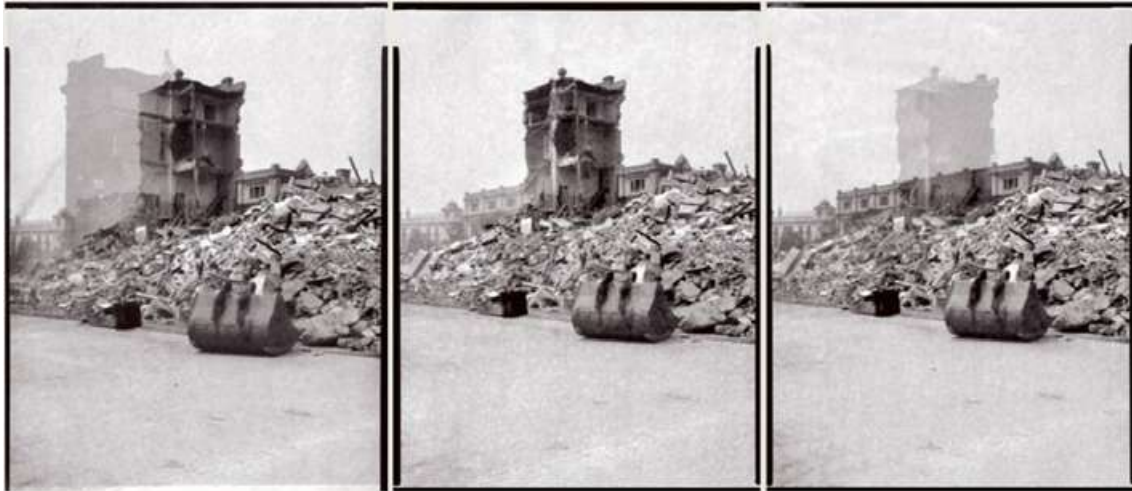


**Figura 2.** Eugène Atget, "The Phantéon", 1924, The J. Paul Getty Museum, Los Angeles.

de la Barcelona de mediados del XIX donde ahora estaría la Villa Olímpica. Allí, el paisaje "dominado por la arquitectura funcional de ladrillo rojizo y ahumado por las muchas chimeneas, ya evocaba el clima decimonónico de la revolución industrial victoriana" (Fontcuberta, 1997, p. 100). Esa evocación al pasado industrial del sector fue la razón por la que Llorens decidiera hacer su registro fotográfico por "calotipia, es decir, con negativos de papel cuyo positivado conferiría al original resultante unas texturas propias de este proceso, vigente entre 1840-1860" (Fontcuberta, 1997, p. 100). En otras palabras, quería obtener imágenes que evocaran el barrio en su plenitud durante un periodo industrial continental que, también en París, influenciaría a Eugène Atget. La cámara de Llorens se mantenía abierta mientras en frente la fachada del edificio se iba derrocando. Una imagen fantasmal aparecía en papel como si fuesen radiografías superpuestas del edificio que, poco a poco, deja de existir.

Ambos trabajos fotográficos pretenden documentar o capturar varios momentos de un lugar determinado. Atget busca retratar los escenarios tal cual los encuentra o los prefiere. Llorens registra en la misma imagen los momentos en que un edificio va derumbándose. Uno y otro dependen del tiempo de exposición u obturación; de alguna manera, ambos buscan capturar un tiempo, como duración en el primero y como memoria en el segundo; mediados simplemente por una tecnología elemental, como evi-





**Figura 3.** Derribo final de un edificio ferroviario en la Av. Icària. Martí Llorens, Barcelona, 1989. Tríptico.

tando caer en manipulaciones sofisticadas, y tratando de registrar de manera fidedigna lo que tienen en frente, pero que, a fin de cuentas, terminan formando parte del campo subjetivo del arte.

Desde su aparición, la fotografía concibió un debate íntimo sobre su propio estatuto. Un nuevo arte de la imagen competía, por aquel entonces, con la pintura. “Los pintores... vieron en el aparato fotográfico un rival... Intentaron hacerlo de un modo diferente a él. Esta fue su gran idea” (Lurçat en Benjamin, 2018, p. 132). Ese debate se imprime en la imagen fotográfica donde la representación oscila entre la fidelidad documental de la realidad y la expresión subjetiva de esta, ya sea como registro o como arte, como documento o pintura, dicha tensión ambivalente se encuentra presente en el trabajo de los fotógrafos acá mencionados. En principio, ambos pretenden registrar la realidad sin más. Atget como cronista volcado a su paisaje urbano y Llorens, paciente ante lo que acontece en frente suyo, pero, sin embargo, obteniendo imágenes surrealistas el primero y fantasmagóricas el segundo. Es decir, su pretensión documental adquiere –inevitablemente en París y premeditadamente en Barcelona– matices de ficción. Las imágenes de Atget rescatadas por el movimiento surrealista trasladan su sentido de imagen documental o referencial a objeto artístico o ficcional. Asimismo, Llorens, consciente de que toda práctica fotográfica puede tomar mayores licencias de interpretación, se entrega al “documentalismo subjetivo”; un frágil compromiso entre la lealtad a la realidad y la aceptación de la individualidad (Fontcuberta, 1997, p. 98). Después de todo, “una imagen es justamente una abstracción del mundo en dos dimensiones, es lo que quita una dimensión al mundo real e inaugura, de ese modo, la potencia de la ilusión” (Baudrillard, 2007, p. 16).

Ineludiblemente la fotografía se ve relacionada con el arte, conjugando registro y construcción, realidad y ficción en la misma imagen. De esa manera la fotografía empezó a dar fe de la ciudad. La tecnología moderna de la representación mirando con su propio lente a la ciudad moderna que la produjo. Ambas ciudades, París y Barcelona,

son registradas en tiempos distantes y por fotografías diferentes, pero ambas pueden relacionarse a través de las imágenes que surgen y evocan respectivamente, un paisaje urbano en el contexto de la Revolución Industrial. Y, es que, ese periodo condicionó las formas de crecimiento y evolución de las ciudades así como las prácticas de producción y recepción de las imágenes, pero que, en la actualidad, ha perdido su pertinencia total o parcialmente, sobre todo en las ciudades latinoamericanas donde la modernidad y la industria nunca terminaron de cristalizar totalmente, y si lo hicieron tuvieron que adaptar sus foráneos principios ordenadores a las impredecibles contingencias locales, sacrificando sus formas construidas al tropezar con otras estructuras sociales.

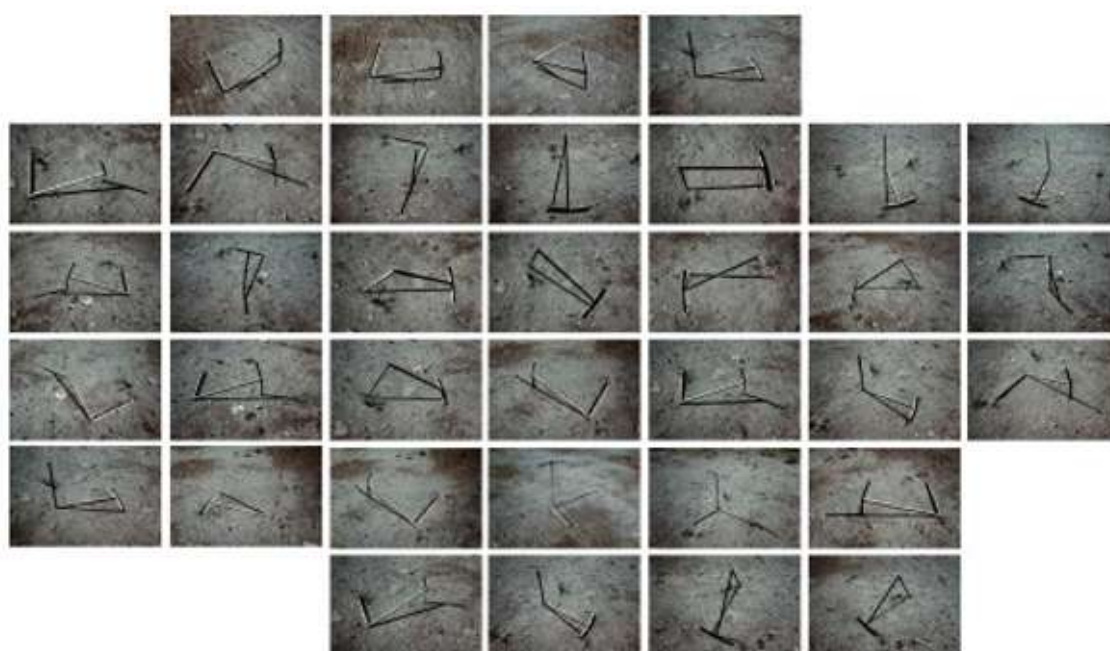
La ciudad se encuentra en constante transformación y cambio y muchas de las formas de la ciudad moderna han ido derrumbándose de a poco, persistiendo, sin embargo, deformes y aisladas en la memoria y el fragmento, tal como los edificios retratados por Llorens, cuyo documento permanece, aunque el edificio haya desaparecido. Así también, la ciudad de la industria y el progreso ha sido en buena parte borrada o reemplazada por la ciudad genérica del consumo, en la que grandes sectores de la vida urbana se pasaron al ciberespacio (Koolhaas, 2014, p. 42), donde la imagen dejó de ser análoga para volverse digital y la virtualidad “al hacernos entrar en la imagen, al recrear una imagen realista en tres dimensiones [...] destruye [esa potencia de] la ilusión” (Baudrillard, 2007, p. 16).

Es posible que la contemporánea ciudad genérica pueda ser descrita a través de sus espacios, aquellos que han quedado después de que la modernización siguió su curso o, mejor dicho, “lo que se coagula mientras la modernización está en marcha: su secuela” (Koolhaas, 2014, p. 71). Y, quizá, en Latinoamérica donde la modernidad solo fue una promesa de contención racional y el desborde desregulado de las formas de consumo provocaron una macrocefalia expansiva de centros abandonados y terrenos baldíos, se trate simplemente del reverso de la misma moneda, en cuyo anverso estarían aquellos espacios de las ciudades globales que Koolhaas (2014) llamó “espacios basura”, pues ambos comparten “un orden fingido y simulado, un reino de transformación morfológica (p. 75) [pues] el “espacio basura” es aditivo, estratificado y ligero (p. 74), [donde] lo que antes era recto se enrolla en configuraciones más complejas (p. 87)” (Koolhaas, 2014).

### **4.3. Geometrías caídas**

“Hay formas complicadas que en el reposo mismo hacen ruido. Lo que está torcido continúa chirriando al contorsionarse” (Bachelard, 1975, p. 216).

“Ejercicios de agrimensura” (2015) es una serie fotográfica de Ilich Castillo, artista ecuatoriano que retrata treinta y cinco veces una estructura de metal abandonada en un terreno baldío de Guayaquil. Las imágenes no muestran más que el fragmento de suelo que abarca esa pequeña estructura que, sin embargo, se mueve; parece retorcerse bajo el sol, pues su geometría, mantiene un matizado diálogo con las líneas de su sombra, modificando constantemente su forma última.



**Figura 4.** "Ejercicios de agrimensura" (2015). Serie fotográfica de Ilich Castillo, Guayaquil, Ecuador.

En su serie, observamos que Castillo no acude a la tecnología más avanzada de su época para construir sus imágenes, y en eso se asemeja a la evasiva de Atget de dejar su vieja cámara de cajón o a la evocación nostálgica de Llorens al usar calotipias. Las imágenes de Castillo no presentan ningún retoque digital que busque embellecer o resaltar el objeto representado, simplemente busca mostrarlo, registrarlo en su entorno natural como testigo de un momento cotidiano, como en Atget, o de un acontecimiento como en Llorens.

Imaginamos a Castillo como alguien que se detiene ante un acontecimiento, un espectador que contempla una escultura o alguien, simplemente, paralizado ante lo que observa. Pero imaginarlo así, sería imaginar a un observador del pasado, nunca a un transeúnte actual, aquel que está de paso, siempre apresurado en la ciudad del productivo movimiento o ensimismado en su pantalla digital; Castillo no está paralizado ante el espectáculo ni ensimismado en sus "redes sociales", y no es un espectador del pasado, su presencia no es contemplativa; no pretende dejar intacto lo hallado, pretende transformarlo y manipula a su conveniencia la estructura encontrada. Pero su manipulación se asemeja más a quien por compasión se inclina para escuchar la dolorosa lamentación de quien ha caído.

Si bien la relación sujeto-objeto está presente en la obra; Ilich Castillo no manipula un objeto natural; entendido este, no solo como perteneciente a la naturaleza, sino al mundo; a todo aquello instaurado por el ser humano. En este caso, el artista no desea transformar ese mundo, su accionar se contiene en el asombro que le causa la extrañeza del mismo; se detiene ante lo insólito, ante lo que no es normal, ante lo que fue excluido del sistema de objetos útiles y deseados; ejercicio premeditadamente improductivo. Sin embargo, acción ampliamente practicada por las vanguardias artísticas como



**Figura 5.** Fotografía de la serie "Ejercicios de agrimensura" (2015) de Ilich Castillo.

reacción al fastuoso despliegue de las mercancías en la ciudad moderna. Ya Marcel Duchamp con sus objetos encontrados (*objet trouvé* o *ready made*), muchos de ellos producidos por la industria, volcaba la mirada hacia aquello que por estar tan presente pasaba desapercibido. Es también un objeto de desecho industrial el encontrado por Ilich Castillo, un objeto producido sin la intervención directa del ser humano, sino a través de sus tecnologías, por tanto, un objeto sin autor y sin aura; producto homogéneo de la industria cuya geometría fue generada maquinalmente y repetida en serie para alguna línea de ensamblaje; o solamente es un objeto más producido por una industria incipiente y anónima propia de una economía precaria.

Ante esto, el inusitado interés que el artista presenta para el objeto, parece manifestarse en la respetuosa distancia que mantiene con el mismo. Distancia metafísica entre sujeto y objeto, distancia que en este caso parecería dilatarse indefinidamente, pues aquellos objetos sin identificación ni aura, no manifiestan la marca del trabajo ni su uso, no delatan a un sujeto, son objetos alienados del mundo, propios de una práctica racional y funcional que dividió el trabajo humano de su producto, y cuya separación, empezada en el Renacimiento y acentuada con la Ilustración, alcanzó progresivamente su mayor distancia con la Revolución Industrial y el moderno siglo xx. Antes de la era industrial, la producción de los objetos respondía a un sistema de representación dominado por la mirada panóptica del ser humano que, aunque distante en la línea de horizonte, controlaba la unidad del gráfico en un mismo espacio. Desde la Revolución Industrial, sin embargo, la unidad de la perspectiva se bifurca con la geometría descriptiva escindiendo también al sujeto y alejándolo aún más del objeto. "La Geometría Descriptiva destierra al sujeto, lo exilia al infinito, lo pone en otro lugar. No hay más un espacio común al observador y a lo observado. El sujeto es separado, el espacio es un espacio de objetos" (Doberti, 2008, p. 81).



**Figura 6.** Fotografía de la serie “Ejercicios de agrimensura” (2015) de Ilich Castillo.

La concepción de un mundo producido desde la división, clasificación y experimentación propios del método racional, termina inaugurando una cultura fragmentada, una cultura que descompone incluso el tiempo, una cultura del instante, de la tecnología de la imagen como fragmento del mundo en la que el espacio y el tiempo pueden superponerse en el “instante decisivo”<sup>6</sup> de una fotografía: escisión de la realidad; pasando “del tiempo extensivo de la historia al tiempo intensivo de la instantaneidad sin historia” (Virilio, 1999, p. 45).

Podríamos asumir que la toma de las 35 imágenes realizada por Ilich Castillo, debió desarrollarse en un lapso de tiempo suficiente para que la sombra pueda realizar el dibujo a su ritmo. Las formas entonces se habrían producido en el tiempo, y por tanto, el tiempo también habría sido retratado treinta y cinco veces, evidenciando así la relación entre forma y tiempo que, a decir de Roberto Doberti (2008) “El Tiempo en la Forma podría legítimamente traducirse como Una Forma en la Forma [...] No hay Forma sin Tiempo ni Tiempo sin Forma” (p. 110). Así, las 35 formas encontradas por Castillo podrían ser variaciones de una misma Forma que ha ido gestándose en el recóndito útero del tiempo, demostrando que “La transformación, la seriación, la mutación, no son accidentes que les acontezcan a las formas, más bien parece que su ley es la inestabilidad, la metamorfosis” (Doberti, 2008, p. 93). Sin embargo, como respondiendo a la cultura del fragmento, las geometrías que dibujan las sombras en la serie fotográfica de Castillo no hablan de una sucesión cronológica en que se evidencie la mutación progresiva de la forma; son tiempos reducidos e inconexos, casi inmediatos; instantes bastante alejados de la cadena natural del sol y bastante cercanos a la urgencia artificial de lo contemporáneo.

Si en el pasado dejar pasar el tiempo servía para ver pasar indirectamente el tiempo, presentándose la duración como un desvelamiento progresivo de los acontecimien-

<sup>6</sup> El “instante decisivo” es la frase más popular con que, Henri Cartier-Bresson, uno de los fotógrafos más representativos de mediados del siglo XX, define el momento de capturar una imagen con una cámara fotográfica.



**Figura 7.** Fotografía de la serie “Ejercicios de agrimensura” (2015) de Ilich Castillo.

tos, en la actualidad, con la relatividad einsteiniana como “exposición”, como óptica generalizada, ya no es su carácter progresivo (la extensión del tiempo que sirve para ver), sino su carácter intensivo (la intensidad máxima de la velocidad de la luz), quien cumple esta función. (Virilio, 1999, p. 67)

Por los puntos de vista que evidencian las fotografías, entendemos que el artista también se movió alrededor de la pequeña estructura, manipulándola a su conveniencia hasta encontrar esa forma decisiva. Lo visualizamos con su cámara pegada al rostro, agachado, apuntando al suelo y cuidando que su sombra no interfiera con el lento retorcimiento de su hallazgo geométrico. Su mirada se posa sobre el objeto a una altura prudente, la suficiente para controlarlo en su totalidad y encuadrarlo en el plano horizontal del suelo; no hay horizonte en la imagen; se hace hincapié en el carácter extraño y sobre todo abstracto que provee la estructura metálica; demuestra que el plano horizontal del código es más adecuado que el vertical de la representación para llegar a la abstracción. Entonces, cuando la geometría del objeto parece desplegada, captura su figura en un solo instante; Castillo acumula los 35 instantes en que su mirada capturó a la forma. “La aprehensión de una forma, la configuración de su percepción, se produce siempre estableciendo momentáneamente una única lectura, requiere en cada circunstancia de una consistencia específica y particular” (Doberti, 2008, p. 94).

La fotografía parece encontrar esa consistencia específica de la que habla Doberti, en que el “instante decisivo” y la forma decisiva conforman un espacio, puesto que “el espacio es un cruzamiento de movilidades” (De Certeau, 2007, p. 129), y ambas, el instante –como fragmento de tiempo– y la forma –siempre cambiante– pertenecen a dos vectores que las contienen: tiempo y forma cruzándose en constante transformación y cambio. A este encuentro generativo se suma la manipulación que el artista efectúa sobre la estructura de metal. Son tres fuerzas entonces las que actúan a la vez; asemejándose esto a la tríada de campos actuantes en la producción del espacio urbano mencionada por Lefebvre (2013): el mental (concebido), el físico (percibido) y el simbó-

lico (vivido), campos necesarios para la concepción de una teoría unitaria que analice la complejidad del fenómeno espacial, con el que quede sentado que “el espacio físico no posee ninguna realidad sin la energía que se despliega dentro de él” (Lefebvre, 2013, p. 74). Y se aleje de la noción más divulgada del espacio como contenido que ocupa un continente vacío.

La concepción de espacio que reclama Lefebvre (2013) podría estar insinuada en la serie fotográfica de Castillo; insinuación establecida por su condición de artista, de alguien que vive el arte, pertenece al campo del arte y cuya práctica social responde a su lógica relacional. Es decir que, cuando Castillo permaneció en aquel terreno baldío manipulando la estructura metálica y haciendo fotografías de la misma, él simplemente vivió en aquel lugar, y aunque haya sido solamente un lugar de paso, durante ese momento –fragmento de realidad percibida– Castillo manifestó en su acción su condición vital de artista. De esta manera hizo de aquel terreno baldío un “espacio percibido” en términos de Lefebvre (2013), ya que allí realiza una práctica espacial rodeando la forma encontrada; complementando la tríada Lefebvrina con el “espacio concebido” y el “espacio vivido”, ambos presentes en la obra de Castillo; el primero, patente en la manipulación prevista y meditada que practica en la estructura (como representación del espacio), y el segundo, evidente en las 35 imágenes extraídas que, al ser expuestas como arte, pretenden simbolizarse y reconocerse en el imaginario del habitante y por tanto, formando parte de sus espacios de representación (Lefebvre, 2013, pp. 98-99).

La referencia al carácter espacial del territorio está representada en “Ejercicios de agrimensura”, su propuesta es espacial y la forma encontrada le sirve para señalar un lugar urbano determinado, quizá en ello radique la diferencia con los objetos encontrados de Duchamp; extraídos de su entorno físico para ser expuestos en un espacio legitimado por el campo del arte. Lo que Castillo encuentra en el terreno baldío estaría más relacionado con la obra de Robert Smithson y las intervenciones en el territorio realizadas por el Land Art *in situ* con las condiciones que el lugar provee; sin embargo, estas son intervenciones a gran escala que llegan a modificar el paisaje, precisamente lo contrario al fragmento de lugar capturado por Ilich Castillo; por su parte, la atención prestada hacia ese pequeño territorio enmarcado por el lente de su cámara, puede evocar los mundos en miniatura enunciados por Gaston Bachelard cuando señala que la atención en sí misma es un lente de aumento; de esta manera, “La miniatura adopta las dimensiones del universo. Lo grande, una vez más, está contenido en lo pequeño” (Bachelard, 2016, p. 194).

Más que un universo en miniatura, la obra de Castillo podría remitirnos a un urbanismo en miniatura, y es que las líneas de la estructura y su sombra dan cuenta de una geometría abstracta que se vuelve bidimensional en el papel fotográfico, se vuelve mapa... Líneas que se cruzan y se interceptan enmarcando figuras irregulares, parcelas que evocan lo informal de la ciudad. Quizá estas figuras sean la representación del lote a escala donde Castillo encontró la estructura –tal cual una *matrioshka* geométrica–. Ahí, esas desfiguraciones pretenden decirnos algo sobre la ciudad, y como si les estuviera prohibido hablar se retuercen en gestos mudos, mostrándonos, sin embargo, esa irregularidad formal propia de todo caserío periférico, donde los espacios surgen sin

previa concepción y su agrimensura se practica con el andar, con la demarcación territorial de cada paso, con su anticipación emergente y con su conquista ilegal.

El acceso al terreno baldío pudo darse, también, por la invasión repentina del andar fortuito de Castillo, que precisamente en “[...] los atajos, desviaciones o improvisaciones del andar, privilegian, cambian o abandonan elementos espaciales” (De Certeau, 2007, p. 110). Elementos, muchas veces condicionantes y ordenadores, elementos del diseño urbano que pretende ubicar y controlar las trayectorias de los individuos; mecanismo a través del cual la clase dominante consigue que no aparezcan como evidentes las contradicciones del espacio público (Delgado, 2011, p. 24). Precisamente el andar desobedece esta pretensión estabilizadora, permitiendo la posibilidad del encuentro con lo inesperado o con lo maravilloso, pues, a decir de Michel De Certeau:

[...] los héroes transgresores de fronteras, los cuales, culpables de haber atentado contra la ley del lugar, propician la restauración de ésta con sus propias tumbas; o bien, al contrario, el despertar de los objetos inertes [...] que, al salir de su estabilidad, transforman el lugar donde yacen en la extrañeza de su propio espacio. (De Certeau, 2007, p. 130)

Así, Castillo se encuentra con una forma caída, pero no por ello muerta, su sola intromisión la reanima y ella balbucea su historia bajo el sol. Su figura nos advierte que las ideas y formas platónicas pueden llegar a caer, contaminándose de una realidad asimétrica y viéndose obligadas a luchar para sobrevivir, pues, “En el devenir, pero contra el flujo del tiempo, toda forma definida, ya sea física, mental o social, lucha para establecerse, para mantenerse” (Lefebvre, 2013, p. 82).

#### **4.4. Discusión**

Según Benjamin, para Bertolt Brecht, “Una fotografía de las Factorías Krupp nos enseñará paredes y personas pero no nos dirá nada de las relaciones de explotación que allí se dan” (Fontcuberta, 1997, p. 96). Con ello Brecht nos decía que las máquinas como la *camera obscura* solo podían limitarse a mostrarnos la realidad en su forma superficial y nada nos dirían acerca de las causas o los procesos que construyeron esa realidad. El documentalismo de los años 70 exigía la asepsia y neutralidad absoluta en el lente de la máquina; Bevan Davis hablaba del “esfuerzo hecho para que la cámara vea casi por ella misma” (Fontcuberta, 1997, p. 98). En ese sentido, el lente de la cámara de Ilich Castillo nos muestra poco, tan solo una precaria estructura metálica bajo el sol, es más; alejándonos incluso del significado de lo percibido, veríamos, tan solo formas en estado puro bañadas de luz y sombra, práctica que, por otro lado la desarrollaron a principios de siglo xx las vanguardias y sobre todo, los constructivistas rusos como Aleksandr Ródchenko, quienes buscaban hacer abstracta la realidad percibida cambiando el punto de vista y modificando el ángulo de visión de sus cámaras portátiles, obteniendo imágenes donde las personas y las cosas se volvían tan solo formas y geometrías tan solo construidas con contrastes tonales y texturas.

Sin embargo, esa lectura sintética de las imágenes de Castillo se ve contrastada con el potencial semántico que encontramos en su designación. El título de la serie “Ejerci-



cios de agrimensura” nos enrumba irremediabilmente hacia un horizonte de sentido; esa frase, ese signo lingüístico nos enmarca en el campo disciplinar de la arquitectura y el urbanismo, abrazando el origen mismo de la ciudad. Es la vía de acceso que el observador encuentra para acceder a las imágenes, tal y como sucedía con las imágenes de Eugène Atget publicadas en periódicos donde el texto a pie de foto complementaba y sostenía la imagen (Benjamin, 2003, p. 59). Así mismo, el título en la serie fotográfica de Castillo parece funcionar como lo haría el *punctum* de Barthes (1990), punzando la imagen hasta abrir huecos por donde se filtra el sentido como si pequeñas ventanas se abrieran en la imagen, ventanas que permiten apreciar nuevas realidades tan grandes como ciudades.

Si para Atget y Llorens el tiempo y la tecnología parecen funcionar como dispositivos de rememoración y registro que no pueden evadir su connotación ficcional y poética, en Castillo estos factores parecen denunciar un presente en pausa que parece no venir de un pasado ni señalar un futuro, donde no hay promesa ni memoria, tan solo la naturalización de un deterioro constante. La ficción en esas condiciones no busca ser evadida, sino requerida.

En la ciudad latinoamericana, donde la industria y la modernidad no llegaron a consolidarse es donde las imágenes de esta pueden mostrar con más eficacia el abandono y el deterioro que, una tecnología subsidiaria junto al inexorable paso del tiempo, parecen haber provocado. La negativa de Castillo a hacer de su serie fotográfica un alarde de tecnología de su tiempo junto al derruido objeto de su motivo, llega a sugerirnos una modernidad trunca donde las cosas así como las ciudades, eventualmente, son abandonadas a su suerte mientras el tiempo y la intemperie las deteriora. Tecnología y tiempo, de esa manera, parecen volverse valores negativos que actúan a contrapelo del progreso prometido por la modernidad. Sin embargo, esos objetos y ciudades sin aura de progreso ni herencia de pasado pueden suscitar el interés de una mirada desinteresada, sin pretensión de belleza ni utilidad. Quizá, la mirada vaga de un transeúnte o, la mirada inútil del arte que, al fijarse sobre un pedazo de ciudad como producto trunco de modernidad, al igual que lo hiciera Castillo con sus “Ejercicios de agrimensura”, resulte acción suficiente para activar un mecanismo suscitador de sentido, latente en todo objeto caído como en todo barrio olvidado.

## Referencias

- Bachelard, Gastón. (2016), *La poética del espacio*, México, Fondo de Cultura Económica.
- Barthes, Roland. (1990). *La cámara lúcida. Nota sobre la fotografía*, Barcelona, Paidós.
- Baudrillard, Jean. (2007). *El complot del arte. Ilusión y desilusión estéticas*, Buenos Aires, Amorrortu editores.
- Benjamin, Walter. (2003). *La obra de arte en la época de su reproductibilidad técnica*, México, Itaca.
- Benjamin, Walter. (2018). *Estética de la imagen*, Buenos Aires, la marca editora.
- De Certeau, Michel. (2007). *La invención de lo cotidiano*. México, ITESO.
- Doveri, Roberto. (2008). *Espacialidades*. Buenos Aires, Ediciones Infinito.

Fontcuberta, Joan. (1997). *El beso de Judas. Fotografía y verdad*. Barcelona, Gustavo Gili

Koolhaas, Rem. (2018). *Acerca de la ciudad*. Barcelona, Gustavo Gili.

Lefebvre, Henri. (2013). *La producción del espacio*. Madrid, Capitán Swing.

Virilio, Paul. (1999). *La inercia polar*. Buenos Aires. Trama Editorial.

## CAPÍTULO 5

### Usos y percepciones del espacio público en la comunidad pesquera El Matal-Manabí

Anthony Marcelo Carrillo Rueda<sup>7</sup>  
Byron Simón Baque Solís<sup>8</sup>  
Jaime Ricardo Alcívar Castro<sup>9</sup>

#### 5.1. Introducción

Las comunidades del perfil costero están influenciadas por los espacios públicos, que les dan una identidad local distintiva y significativa. La comunidad “El Matal” del cantón Jama está involucrada en el desarrollo turístico, acuícola, artesanal y pesquero, y en la actualidad está experimentando procesos históricos de recuperación territorial debido al terremoto del 16-A y una pandemia. Esta comunidad se identifica como zona pesquera con lugares abiertos y accesibles (playa, parques, plazas, calles públicas, canchas deportivas) que desempeñan un papel vital en la construcción de una sociedad cohesionada y limitada por las brechas de las desigualdades y la pobreza.

La complejidad en la regulación de los flujos globales refleja las dificultades que enfrentan las entidades políticas para diseñar estrategias de planificación y ordenamiento territorial que mitiguen los efectos disruptivos en la cohesión local.

Esta ruptura surge debido a la instalación de nuevas infraestructuras que generan flujos a gran escala y atraviesan territorios con una historia y una dinámica de interacción comunitaria basada en relaciones de cercanía y proximidad. (Arboleda, 2021).

7 Estudiante Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí. ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-1405-7681>

8 Docente Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí. ORCID <https://orcid.org/0000-0002-2379-8786>

9 Docente Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí. ORCID <https://orcid.org/0009-0003-6484-3197>

Las nuevas tendencias de conservación e infraestructuras, que generan una dinámica de interacción comunitaria basada en relaciones de cercanía y proximidad, establecen el análisis de los espacios públicos que se convierten en el corazón pulsante de sus pobladores, brindando oportunidades para el encuentro social, la expresión cultural y el fortalecimiento del tejido social que se ha transformado en un caserío de pescadores artesanales donde tienen como objetivo la consolidación territorial a pesar de los riesgos ante eventos naturales y otros factores que inciden al momento de la toma de decisiones en beneficio de la población de estudio.

Se emplea una metodología enfocada en el análisis cualitativo de los espacios públicos en la comunidad costera El Matal y el uso de herramientas de sistemas de información geográfica (SIG) e insumos obtenidos de las herramientas de planificación (fotografías y ortofotos) para analizar variables como inequidad y cohesión social, con la finalidad de proponer líneas estratégicas que generarán un aporte complementario y de fortalecimiento de las herramientas de planificación de la comunidad y el cantón Jama.

Finalmente, se desarrolla una corta discusión de los espacios públicos en comunidades costeras para generar conclusiones sobre el área de estudio frente al análisis del caso referencial, donde se plantean recomendaciones que detallan las referencias bibliográficas investigadas.

## **5.2. *Uso del espacio público de encuentro, recreación y de servicio en la comunidad pesquera***

Manuel Delgado (2011) señala que el espacio público está estrechamente vinculado con las calles y las aceras, es decir, aquellos lugares donde las personas se encuentran y comparten sus trayectos cotidianos. Destaca que el espacio público está estrechamente relacionado con las calles y las aceras, que son lugares donde las personas se reúnen y comparten sus actividades diarias.

Lariguet, G. (2008) concibe el espacio público con la metáfora del “espacio de aparición”, no es menos cierto que dota a ese espacio de compromisos “racionales” que, sin ser “procedimentalistas”, no están lejos de ciertas aspiraciones de esta otra concepción.

Una primera respuesta podría ser que ella busca un espacio intermedio entre el “realismo mafioso” y la “tentación antipolítica” (pp. 23-25). Este espacio intermedio debería constituirse a partir de una “afirmación democrática, moderna y plural” (Rabotnikof, 2006, p. 212).

Además, Roldán, D. & Godoy, S. (2020) discuten la presunta unanimidad de la valoración favorable de la recuperación de la costa como espacio público y derecho ciudadano. Este tipo de experiencias y culturas son las que la nueva gubernamentalidad, a través de sus órdenes de desalojo, propuestas de relocalización y planes de rehabilitación de la costa, parece apenas comprender.

Los espacios públicos de encuentro, recreación y de servicio tiene un impacto significativo en la apariencia física de la comunidad El Matal y en la vida cotidiana de sus

habitantes; en general, buscan equilibrar la distracción u ocio en las zonas de encuentro y muchas veces transformando el espacio público de conectividad con actividades pesqueras o festivales al aire libre sin garantizar la circulación peatonal y vehicular.

El concepto de un espacio público moderno, que valora la diversidad y la apertura para interactuar con los demás, prometiendo una vida plena y segura en comunidades, se enfrenta a desafíos en las ciudades contemporáneas debido a la aparición de arquitecturas que cuestionan estos ideales. A esta nueva arquitectura se le ha atribuido diversos nombres, como arquitectura del miedo, arquitectura defensiva, arquitectura anti-mendiga, enclave fortificado, fortificación y arquitectura hostil. (Caldera 2003 y Frangella 2009)

Debido a la aparición de arquitecturas que cuestionan estos ideales, el concepto de un espacio público moderno, que valora la diversidad y la apertura para interactuar con los demás, prometiendo una vida plena y segura en comunidades, se enfrenta a desafíos de comprender y apreciar la identidad local como un tesoro colectivo que perdure en el tiempo.

Bonomo, U. (2023) expresa claramente que la idea de espacio común fue llevada a sus extremos también desde un punto de vista arquitectónico.

También desde un punto de vista urbanístico, los elementos complementarios del espacio público de encuentro, recreación y servicio en el perfil costero o cercano a la zona de playa son primordiales para la reactivación económica y ya quisiera la comunidad de El Matal contar con juegos infantiles y de adultos, además de otros elementos complementarios como salud e higiene y de servicios para un turismo de consumo pasivo y sostenible.

Existe una distribución equitativa del espacio público urbano si, y solo si, el lugar de residencia de los habitantes está próximo a los tres escenarios del espacio público categorizados según su composición interna y función que presta a la sociedad (escenario infantil, deportivo y de estancia). Dicha proximidad está determinada por la distancia recorrida a través de las rutas de acceso, para lo cual se consideran 300 metros de recorrido como una distancia prudente que favorece a niños, jóvenes, adultos y ancianos en su desplazamiento. (Garnica y Jiménez, 2014)

### **5.3. Expectativas de desarrollo de la comunidad pesquera**

En la provincia de Manabí-Ecuador, la comunidad El Matal enfrenta un problema debido a la falta de inversión en los espacios públicos significativos e históricos de su perfil costero, lo que repercute en su identidad y limita su potencial de desarrollo como una comunidad próspera a gran escala con un aproximado de 2.443 habitantes (PDOT Jama, 2019-2023, p. 70).

Los espacios públicos autónomos deben ser creados independientemente de cualquier forma de organización formal. La razón detrás de esta afirmación es que, de acuerdo con este argumento, las estructuras organizativas tienden a imponer sus propias necesidades y objetivos, lo que podría restringir la libertad de sus miembros en dichos espacios. En relación al diálogo en el espacio público, este se desarrolla en estructuras más flexibles y menos jerarquizadas, donde se busca promover la partici-

pación igualitaria y la expresión libre de ideas. Es en estas condiciones de apertura y libertad donde el diálogo genuino puede florecer". (Elizalde 2004)

Es necesario establecer espacios públicos independientes de cualquier organización formal y los múltiples beneficios que brindan las estructuras organizativas que suelen imponer sus propias necesidades y objetivos, lo que podría limitar la libertad de sus miembros, pero que a través del diálogo en el espacio público se desarrolla en estructuras más adaptables y menos jerarquizadas que fomentan la participación equitativa y la expresión libre de ideas.

Para Roldán, D. & Godoy, S. (2020) la planificación urbana observa a los pescadores artesanales como personajes pintorescos, parte de un pasado condenado a la desaparición en pos del desarrollo de una ciudad de diseño con una interfaz de espacios públicos y paisajes... los pescadores son el producto de una forma de vida que se configura en el paciente aprendizaje de las técnicas de pesca, de las lógicas de reproducción, localización y diversidad de las especies, efectuado en el marco de una multiplicidad habitada por la historia, la tradición oral y el sentido práctico.

Los pescadores son el resultado de una forma de vida que se basa en el paciente aprendizaje de las técnicas de pesca, y en algunas comunidades pesqueras se representa la escasez de inversión para los espacios públicos reprimidos en la ilegalidad de la tierra como un uso adecuado y propio que sea capaz de poder convertir sus necesidades en emprendimientos sostenibles articulados a las nuevas políticas locales y de marcar una dirección identitaria para las futuras generaciones.

#### **5.4. Percepciones sobre las actividades pesqueras en las áreas comunes y espacios públicos**

Los parques, zonas verdes, vías, parterres y demás espacios que tengan carácter de bienes de uso público no podrán ser cercados, amurallados o cerrados en forma tal que priven a la población de su uso, disfrute visual y libre tránsito, sin autorización municipal (Arturo M., 2020).

Los espacios públicos de encuentro, recreación y de servicio expresan una manera de relacionarse con el trabajo y el medio ambiente. Los pescadores critican las fórmulas socioeconómicas dominantes y cuestionan la relación salarial y la dependencia patronal como únicas formas de reproducción social.

Son lugares donde la cultura pesquera se muestra a través de mercados de pescado, restaurantes de mariscos y festivales relacionados con el mar. Al mismo tiempo, son destinos turísticos que atraen a visitantes en busca de experiencias costeras y actividades recreativas. Los espacios públicos en estas comunidades son esenciales para la economía y la identidad cultural, y a menudo promueven la conservación marina y la sostenibilidad como parte de su atractivo.

La falta de un territorio estable y seguro supone una dificultad para la reproducción de la cultura de la pesca artesanal. La narrativa oficial de la recuperación de la costa

como espacio público establece un diferendo profundo, casi insalvable, con el relato de desposesión que formulan los pescadores (Roldán, D. & Godoy, S. 2020).

La comunidad de El Matal carece de espacios comunes adecuados en el perfil costero, lo que dificulta la interacción entre los residentes pescadores y los visitantes. Además, este lugar enfrenta desafíos como la alta tasa de pobreza, los bajos ingresos económicos y la exclusión social.

Los espacios públicos comunitarios pueden tener impactos significativamente diferentes en el bienestar de los residentes, y la sociabilidad emerge como un factor importante. Por tanto, es necesario aclarar la orientación social de los espacios públicos comunitarios según las condiciones espaciales (Zhang, M., Shen, T., & Lou, 2023).

La necesidad de adaptar los espacios públicos a las condiciones específicas de la comunidad se demuestra por la importancia de reconocer la variabilidad en la influencia de los espacios públicos y en el bienestar de los residentes.

Según Theodorou, E. & Spyrou, S. (2023) un fuerte sentido compartido de identidad y pertenencia a la comunidad local se reflejó en las narrativas de nuestros participantes de las tres generaciones... Bajo estas condiciones surgen posibilidades para un sentido reconstituido de uno mismo que resalta los desafíos que plantea el cambio para la sostenibilidad social y cultural de las pequeñas comunidades costeras.

La planificación y el diseño de espacios públicos se enfocan en promover la sociabilidad y el bienestar de la comunidad. Y los elementos de ambientación deben diseñarse como parte permanente del espacio público, considerando su capacidad para ordenar el paisaje urbano de acuerdo con su ubicación y diseño.

La metodología empleada en esta investigación cualitativa involucró una serie de pasos estratégicos: en primer lugar, se realizó un minucioso barrido de información de toda la comunidad, lo que permitió enfocar el análisis en los tres únicos espacios públicos establecidos en la zona, incluyendo las aceras y las vías de acceso a El Matal que son designados espacios públicos. Posteriormente, se procedió a analizar el grado de utilización efectiva de estos espacios por parte de los miembros de la población local, así como su capacidad para atraer a personas que no residían en la comunidad, fomentando así la interacción social y la identidad local.

Además, se examinó detalladamente el déficit cualitativo presente en relación con el entorno de los espacios públicos y se evaluó la organización y gestión con las descargas de información geográfica e imágenes satelitales propiedad del GADM Jama con referencias, utilizando el programa ARCGIS de Environmental Systems Research Institute (ESRI), identificando posibles aspectos a mejorar para optimizar su funcionalidad y beneficio para la comunidad.

Por último, esta metodología permitió abordar entrevistas semiestructuradas y conversaciones informales, de manera integral al análisis de los espacios públicos y su impacto en la comunidad, donde se recopilaron y detallaron minuciosamente todas las observaciones realizadas en toda el área de estudio, con el objetivo de obtener una visión integral y completa de los espacios públicos en comunidades costeras, aseguran-

do que se captarán aspectos relevantes para extraer conclusiones sólidas a partir de los datos obtenidos.

En colaboración cercana con los residentes de El Matal se llevó a cabo un seguimiento de sus demandas y condiciones en cuanto a los espacios públicos. La etnografía y la observación serán herramientas útiles para capturar la vida cotidiana, las prácticas culturales y las dinámicas sociales de la comunidad, lo que permitirá desarrollar propuestas de lineamientos que se ajusten a sus valores y tradiciones.

#### **5.4.1. Uso del espacio público**

La apariencia física de la comunidad El Matal y la vida cotidiana de sus habitantes son significativamente influenciados por los espacios públicos de encuentro, recreación y servicios; en general, se logra observar el desequilibrio en el uso en las zonas de encuentro y, en ocasiones, el uso se transforma para determinadas actividades pesqueras, lo cual genera molestias en la circulación peatonal tanto en aceras como en la playa.

En la playa de El Matal hay muchas embarcaciones que ocupan el espacio público de playa, y la administración de Jama no ha logrado una acción de zonificación del perfil de playa hacia la comunidad, verificado en un recorrido de alrededor de 2,5 km. Sin zonas designadas para peatones y bañistas el modelo de desarrollo se ve evocado por un desorden del espacio público.



**Figura 1.** Actividades pesqueras en el espacio público de la comunidad El Matal.

El espacio público de servicio en la comunidad El Matal es el territorio que se ve determinado por la actividad productiva de la pesca y este servicio logra un escenario de interacción social, en donde los pescadores y sus mujeres se reúnen para ejercer la actividad comercial. El foco turístico suele prestar atención en la ocupación de las aceras para la construcción del trasmallo o el eviscerado de mariscos, que para los pescadores es un accionar del día a día.

El acceso a la playa es difícil debido a las características naturales del terreno, lo que ha empeorado el aspecto urbano y arquitectónico. En feriados los turistas que conducen hacia la playa de la comunidad El Matal tienen por costumbre visitar los restaurantes, con un déficit de parqueo vehicular, lo que imposibilita la circulación normal del peatón en una vía sin regulación del espacio público.





**Figura 2.** Ocupación del espacio público de servicio en la comunidad El Matal.



**Figura 3.** Ocupación del espacio público de servicio y circulación peatonal en la comunidad.



**Figura 4.** Los espacios públicos de recreación son limitados por la naturaleza.

En la comunidad El Matal, los espacios públicos para la recreación activa y pasiva se entrecortan, existe solamente un parque en uno de los barrios, llegando a utilizar las playas solo cuando la naturaleza del mar lo permite. Esto impide la recreación continua para los residentes y, en ocasiones, para los turistas.

El mapeo ha permitido establecer un marco geoespacial sólido y facilitar la interpretación y análisis posterior de los datos recopilados en el área de estudio con una superficie de 38,98 ha. Los datos recopilados a través del mapeo se han convertido en una valiosa herramienta que nos orienta en el desarrollo de la investigación.

Hemos realizado un exhaustivo proceso de mapeo en esta etapa de la investigación para determinar el área de estudio. Los espacios públicos de ocio y recreación se han



**Ilustración 1.** Mapa de localización de los principales espacios públicos de la comunidad El Matal. Nota: El mapa representa los barrios y espacios públicos del sitio El Matal. Procesado de mapas a través de ortofotos GAD Jama y sistemas de información geográfica-SIG. Elaboración propia (2023).

identificado a través de este proceso, lo cual es esencial para dirigir nuestras investigaciones de manera efectiva y obtener una comprensión completa del entorno analizado.

A través de los diversos usos que se les da a los elementos arquitectónicos, el espacio público adquiere connotaciones éticas, aunque hay una cantidad limitada de equipamientos públicos y espacios comunes, lo que resulta insuficiente para la recreación tanto activa como pasiva. Expandir y reconfigurar estos espacios se convierte en una tarea muy difícil para el desarrollo sostenible de la comunidad El Matal.



**Figura 5.** Parque de Barrio Nuevo, espacio público de recreación comunitaria.

El déficit de un espacio designado para la recreación dificulta que la comunidad establezca y mantenga su identidad local en torno a celebraciones tradicionales. Sin embargo, se notó la falta de áreas públicas de servicios y reuniones adecuadas para la



**Ilustración 2.** Mapa de estado vial actual como espacio público de la comunidad El Matal. Nota: El mapa representa el estado actual del sistema vial del sitio El Matal. Procesado de mapas a través de ortofotos GAD Jama y sistemas de información geográfica-SIG. Elaboración propia (2023).

comunidad, lo que llevó a la organización de festivales con el objetivo de preservar y fomentar estas manifestaciones culturales.

Siguiendo con nuestro proceso de mapeo, identificamos el recorrido del espacio público, tanto las vías principales de acceso a El Matal como las vías secundarias y aquellas que permiten el acceso a la playa.

En esta etapa llevamos a cabo una evaluación exhaustiva de los diferentes tipos de obstáculos en el espacio público, incluyendo el sistema vial de la comunidad, donde se encuentran embarcaciones y paradas improvisadas que ocupan el espacio, de tal manera que es el argumento central de presión administrativa, una vez examinadas sus condiciones, para el descontento social.

Determinar si estas áreas son aprovechadas de manera adecuada para el beneficio de la comunidad tiene que ver con la desregulación del espacio urbano-rural, ante las cuales surge la poca participación del colectivo, cuyos miembros pueden verse limitados en el desarrollo de sus actividades si no hay una regularización. La falta de condiciones adecuadas que dificultan o hacen desagradable el desplazamiento a pie de las personas en el entorno urbano-rural se le conoce como movilidad deprimente del peatón en el espacio público.

El espacio público en el perfil costero parece estar muy lejos de enfatizar la necesaria distinción que caracteriza la actividad principal de la comunidad El Matal, cuyo espacio



**Figura 6.** Parque de Barrio Nuevo, espacio público de recreación comunitaria.



**Figura 7.** Movilidad deprimente del peatón en el espacio público de la comunidad.

público presenta la condicionante de elementos identitarios capaces de recibir turistas para mejorar y mantener esa actividad principal de la comunidad. No obstante, para evaluar las condiciones de los servicios ofrecidos en la comunidad El Matal, en relación con los resultados de los elementos conservacionistas e integradores evaluados desde un entorno público-inclusivo, es necesario investigar casos de estudios similares.

### **5.5. Experiencias significativas de los espacios públicos en el perfil costero**

En este estudio examinamos el aspecto de la costa de la comunidad Ligüiqui, ubicada en la región rural del cantón Manta; el objetivo principal es encontrar una solución al uso inadecuado del espacio público para conectarse con el entorno natural y el declive urbano rural de la comunidad.

La playa de Ligüiqui cuenta con grandes atractivos que permiten salir de la cotidianidad de la ciudad, convirtiéndose en un lugar propicio para el turismo en el país, sin embargo, la comuna no cuenta con la infraestructura necesaria ni servicios afines que potencien las características intrínsecas del lugar, por lo que la presencia de turistas en

la zona no es constante, ni estos permanecen por mucho tiempo dentro de la comuna (Icaza & Quimis, 2021).

La comunidad de Ligüiqui pese a tener una potencialidad turística muy grande, como, por ejemplo, los corrales de pesca, no aprovecha el recurso de la manera en que se debería y, lo que es peor aún, estos espacios podrían correr el riesgo de perderse debido a su mal manejo. Por lo que se hace necesario intervenir estas zonas, protegiendo estos recursos y sacando provecho turístico que ayude a los habitantes a dinamizar su economía, y a obtener nuevas formas de ingresos para mejorar la calidad de vida de la población (Icaza L. & Quimis Ch., 2021).

El desarrollo espacial de los espacios públicos en las comunidades pesqueras se remite a las políticas insuficientes e inadecuadas de la planificación ralentizada, en referencia con la modernidad que viven otras comunidades.

La principal característica del espacio público en la comunidad El Matal es el acceso universal a la antesala de la playa como es su malecón improvisado, donde se debe garantizar el disfrute de vegetación y áreas sombreadas con mobiliarios para descansar de largos paseos, además de los hitos urbanísticos y arquitectónicos, así como paisajísticos, patrimoniales y naturales.

Las autoridades y los planificadores deben tener en cuenta la importancia de diseñar o reconfigurar el espacio público de la comunidad con accesibilidad para los peatones si quieren mejorar la movilidad. Esto implica la creación de aceras amplias y mantenidas, la creación de cruces seguros, la mejora de la seguridad y la iluminación, y la reducción de la congestión de vehículos en áreas peatonales. Un espacio público bien diseñado y fácilmente accesible mejora la calidad de vida de los residentes y fomenta un estilo de vida activo y sostenible.

En la comunidad pesquera de El Matal, la planificación urbana-rural inadecuada puede generar problemas importantes con el uso del espacio público. Y, en ocasiones, la planificación urbana-rural no tiene en cuenta las necesidades de la localidad, lo que resulta en un espacio público que no se adapta al desarrollo coherente de las actividades, culturas y formas de vida de la comunidad.

La falta de planificación adecuada puede resultar en una construcción excesiva de áreas limitadas por los comuneros, lo que congestiona las calles y los espacios públicos, dificultando la movilidad y la calidad de vida en la búsqueda del bienestar y desarrollo sostenible. La posibilidad de articular nuevos proyectos en la comunidad El Matal se dificulta en la acción colectiva para la búsqueda de espacios públicos adecuados, originando que la actividad principal genere conflictos y problemas de higiene.

En algunos casos, el desarrollo desigual puede concentrarse en áreas específicas no convencionales, mientras que otras quedan sin proyectos o infraestructura adecuada en el espacio público, lo cual afecta negativamente la calidad de vida de las personas y su acceso a los servicios públicos.

Finalmente, se demostró que los espacios públicos disponibles para los residentes y turistas en la comunidad El Matal tienen un impacto negativo debido a su insuficiencia

y falta de mantenimiento, creando condiciones dependientes y atadas a una sola actividad, como es la pesca.

## Referencias

- Arroyas, E. (2006). Los blogs: perspectivas individuales en el espacio público. *Global Media Journal*, 3(6). <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=68730610>
- Ayala, E. T. (2021). La arquitectura, el espacio público y el derecho a la ciudad. Entre lo físico y lo vivencial. *Revista de Arquitectura* (Bogotá), 23(2), 36-46. <https://www.redalyc.org/journal/1251/125170180004/125170180004.pdf>
- Bonomo, U. (2023). El espacio común como proyecto. El caso de las unidades vecinales latinoamericanas. *Anales de Arquitectura UC*, (5).
- Gamboa, P. (2003). El sentido urbano del espacio público. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 7(1), 13-18. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18775/19669>
- GAD Municipal del cantón Jama (2023). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial periodos 2019-2023*.
- Icaza-Larriva, M. & Quimis-Chilán, A. (2021). Integración del espacio público en el perfil costero. *Revista Científica y Arbitrada del Observatorio Territorial, Artes y Arquitectura: FINIBUS-ISSN: 2737-6451*, 4(8), 2-10. Recuperado a partir de <https://publicacionescd.uileam.edu.ec/index.php/finibus/article/view/417>
- Padilla, D. K. (2022). ¿El lugar como espacio moral? Reflexiones sobre los usos en arquitectura y el espacio público. *Revista de Arquitectura*, 24(1), 24-32. Bogotá. <https://www.redalyc.org/journal/1251/125172647003/125172647003.pdf>
- Rabotnikof, Nora. (2008). En busca de un lugar común. El espacio público en la teoría política contemporánea. *Crítica*, 40(119), 75-84. México, DF.
- Roldán, D. & Godoy, S. (2020). Conflictos territoriales y culturales en la renovación del frente costero, Rosario (Argentina). *EURE* (Santiago), 46(138), 95-115.
- Theodorou, E. & Spyrou, S. (2023). Local Knowledge and Change in a Small Fishing Community in Cyprus: Implications for Social and Cultural Sustainability. In *Valuing the Past, Sustaining the Future? Exploring Coastal Societies, Childhood (s) and Local Knowledge in Times of Global Transition* (pp. 81-99). Cham: Springer International Publishing.
- Zumba, E. R., Ruiz F. M., Cepeda, H. M. y Moreno, M. E. (2021). Reactivación de espacios públicos desde la visión arquitectónica urbanística. *Arquitectura y Urbanismo*, 42(1), 127-145. <https://www.redalyc.org/journal/3768/376868445004/>

## CAPÍTULO 6

# Estrategias y capital de movilidad familiar en barrios fragmentados por políticas de transporte y vialidad en la metrópoli de Santiago de Chile

Paulette Landon<sup>10</sup>

### 6.1. Introducción

En la ciudad moderna existen diversas realidades y modos de vida que evidencian que no todos los ciudadanos tienen las mismas posibilidades de movilizarse: hay quienes lo hacen en menor tiempo, a mayores distancias, en múltiples direcciones y modos de transporte. Iván Illich (1975) plantea que los desplazamientos rápidos de algunos suponen un re-enlentecimiento de los desplazamientos no motorizados de otras personas. Ilustra, de manera clara, que la movilidad cotidiana puede ser un vehículo de las desigualdades sociales (Kaufmann, 2001, p 30). Bajo este supuesto, se reconoce que no todos los ciudadanos tienen las mismas posibilidades de materializar sus movilizaciones, ya que existirían en nuestras ciudades inequidades económicas, sociales, territoriales y culturales que también se expresan en una desigual distribución de bienes y servicios en el espacio urbano (Orfeuil, 2005; Le Breton, 2005; Kaufmann, 2008; Jirón 2010).

En definitiva, no todos los ciudadanos cuentan con las condiciones materiales y las competencias para alcanzar los bienes y servicios que permiten su integración a la vida social, el ejercicio de sus derechos y el desarrollo de una vida autónoma (Gutiérrez, 2007b). Una de las premisas que sustenta esta reflexión deriva de autores como Kaufmann (2008), Orfeuil (2005) y Urry (2010), quienes posicionan a la movilidad urbana

10 Doctora en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile. Docente Universidad Alberto Hurtado.

como una “dimensión medular en la vida contemporánea”. Dicho esto, podemos afirmar que la capacidad de ser “móvil”, es un valor fundamental para participar en sociedad. Ya que, la inmovilidad podría llegar a ser una importante fuente de desigualdades y de nuevas conflictividades sociales (Ascher, 2010, p. 14).

Las ciudades de Latinoamérica se caracterizan por tener regiones altamente urbanizadas y, a la vez, discontinuas, con grandes centros urbanos en los cuales la movilidad se ha tornado en una variable crítica para poder acceder a la vivienda, al trabajo, al consumo, al ocio, a las relaciones sociales diversificadas, a la multiplicidad de las ofertas urbanas. Estas nuevas dinámicas urbanas dan cuenta de movilidades que han ido modelando la vida cotidiana en la ciudad. Y a su vez, observamos en nuestras ciudades diversas formas de “exclusión socio-espacial” (Urry, 2010), como la discriminación y/o injusticia que experimentan las personas debido a la falta de acceso a servicios y oportunidades de accesibilidad a un transporte seguro y de calidad.

De ahí la importancia de la movilidad en la estructuración de la ciudad y en el funcionamiento diario de las personas, pues forma parte de la complejidad de los espacios urbanos que hoy día habitamos. Según Figueroa (2011,) la dispersión urbana ha generado fuertes procesos de fragmentación social y del transporte en la ciudad. El desarrollo de infraestructura y de los espacios públicos asociados a estos sectores deficitarios dificulta la provisión de servicios públicos de transporte. Como resultado, un número importante de habitantes urbanos han visto limitadas sus oportunidades de acceso al trabajo, educación, salud, recreación y actividades en la ciudad.

Así, la investigación que sustenta este capítulo propone una comprensión compleja de la movilidad cotidiana en la ciudad, identifica y analiza las estrategias y competencias que despliegan las familias pobres en sus trayectos cotidianos, entendiendo que viven en un contexto de cambios físicos, económicos, sociales, culturales y espaciales de la ciudad. Bajo el supuesto de que en estos contextos las personas deben adquirir nuevos códigos de lectura e interpretación para movilizarse en un entorno cambiante, ya que estas nuevas competencias y capacidades para leer la ciudad no son homogéneas, sino que dependen del lugar de residencia, de factores socioeconómicos, culturales y políticos.

El caso de estudio analizado devela la vida cotidiana de ciudadanos que viven en barrios desventajados y alejados del centro de la ciudad, y, por tanto, expuestos a una mayor desconexión y vulnerabilidad socioespacial. Se trata de ciudadanos cuya aptitud a la movilidad es más restringida, ya que viven una situación desventaja en la ciudad; de aislamiento, de pobreza económica y relacional. Estos habitantes no gozan de la posibilidad de elegir dónde vivir, tampoco de posicionarse en el mercado de trabajo o de seleccionar las escuelas de sus hijos, sus lugares de recreación y socialización (Le Breton, 2004; Kauffmann, 2001; Lazo, 2008).

En este caso, no se puede dar por sentado que los individuos puedan llegar a los lugares, ya que esto depende de los recursos y capacidades individuales y familiares para acceder a algunos bienes, actividades u oportunidades que ofrece la ciudad. Estos habitantes deben lidiar con elementos que complejizan su relación con el territorio:



por un lado, la deficiente infraestructura en transporte y servicios asociados, y, por otro lado, la creciente violencia e inseguridad para moverse en el territorio.

## **6.2. Efectos de planes de transporte y vialidad en barrios segregados de la ciudad**

Como ya hemos visto en estas últimas décadas, la segregación residencial se ha caracterizado por la presencia simultánea de desigualdades sociales y segregación social del espacio. Este proceso ha estado íntimamente relacionado con el desarrollo y reproducción de las desventajas sociales y espaciales en los sectores de menos recursos, perpetuando su condición de vulnerabilidad. Las nuevas formas de localización dispersa de las aglomeraciones en la ciudad también han presionado la expansión de las infraestructuras de redes viales y de transporte urbano. Según Figueroa (2011), la dispersión urbana ha generado fuertes procesos de fragmentación social y fragmentación del transporte en la ciudad. El desarrollo de infraestructura y de los espacios públicos asociados a estos sectores deficitarios, dificulta la provisión de servicios públicos de transporte. Como resultado, un número importante de habitantes urbanos han visto limitadas sus oportunidades de acceso al trabajo, educación, salud, recreación y actividades en la ciudad.

Las transformaciones económicas, y con ello las nuevas formas de localización dispersa de las aglomeraciones en la ciudad, han presionado la expansión de las infraestructuras de redes viales y de transporte urbano a límites inimaginables (Herce, 2010; Figueroa, 2015). Si bien se reconoce que este fenómeno ha generado importantes avances en la relación espacio-tiempo en los traslados (Kaufman 2001), también ha provocado irreversibles transformaciones socioespaciales, ambientales y económicas en el espacio urbano local, cuyos costos y externalidades negativas tienden a concentrarse en la escala local. Frente a estas transformaciones, la respuesta pública ha estado más bien centrada en el mejoramiento de la conectividad y redes viales a gran escala, y en menor medida se ha ocupado de la accesibilidad al interior de las aglomeraciones.

Según Arenas (2010), los intentos por establecer un sistema integral de transporte probablemente han sido anulados al no incorporar una política explícita con criterios de ordenamiento territorial, que pudieran aplicarse a escala de las localizaciones, sobre todo cuando se trata de la construcción de vivienda social. Es posible afirmar, que frente a esta realidad el Estado históricamente no ha demostrado una clara voluntad orientada a asegurar la accesibilidad, la conectividad y la integración con el mismo criterio de equidad para todos los habitantes de la ciudad. Un ejemplo de ello han sido los planes de inversión vial y de las concesiones urbanas, si bien se coincide en el diagnóstico de inicios de los 90 con el retorno a la democracia, sobre la urgente necesidad de modernizar las infraestructuras para la movilidad, para convertir a Santiago en una “ciudad de clase mundial”.

En este escenario para Figueroa y Forray (2011, p. 7) la nueva red de autopistas urbanas y Transantiago han sido considerados como componentes importantes en la ambición de esta modernización; ya que el sistema existente y la imagen pública que proyectaba la ciudad no correspondían a la solidez institucional, social y económica

que el país estaba alcanzando. En adelante, el carácter reactivo y las contradicciones de las políticas públicas y planes de transporte implementados en la ciudad de Santiago, van a ir acumulando una serie de efectos negativos para los habitantes, en especial para los más vulnerables, quienes siguen sufriendo en la vida cotidiana problemas de accesibilidad, de baja oferta y calidad de los servicios para la movilidad. Efectos que el Estado ha intentado revertir a través de una mayor regulación y reestructuración del sistema de transporte. Sin embargo, el carácter inequitativo de los servicios, en la práctica, terminaron por incentivar el uso del automóvil por dos vías: los críticos resultados de Transantiago-Red Movilidad, que algunos autores denominan “el transporte de los pobres”, y la construcción en paralelo de una red de carreteras expresas a escala metropolitana. En esta línea, a través del estudio de caso, se busca problematizar las implicancias de la instalación de la Autopsita Acceso Sur a Santiago (AASS) y el nuevo sistema de transporte público metropolitano en las prácticas de movilidad cotidiana de las familias que habitan en los barrios aledaños a esta infraestructura.

### **6.3. El derecho al movimiento y la capacidad para moverse en y a través de la ciudad**

La ciudad actual, por su extensión y complejidad, exige nuevas competencias y habilidades para leerla, comprenderla, y así, “usarla”, moverse *en y a través* de ella. Asimismo, las profundas transformaciones urbanas que se verifican en las ciudades latinoamericanas en general, y en Santiago en particular, causa y es causada por la proliferación de nuevas actividades y patrones de comportamiento de la vida en la ciudad (Landon, 2011, p. 34). En esta línea se comprende que la ciudad –y su construcción– se configure como una arena de poder, donde se disputan usos diferenciales de los espacios, sustentados en derechos y en el ejercicio de la ciudadanía que expresan distintos niveles de poder social, político e institucional en la escala local y metropolitana.

Autores como Ascher (2010) y Kaufmann (2001), ponen mayor atención en el tipo de sociedad en que vivimos actualmente, haciendo hincapié en la división del trabajo y sus implicancias en los desplazamientos de los ciudadanos, planteando que, en estos contextos complejos y diversos, las movilidades toman mayor importancia y una nueva significación, otorgando al derecho al movimiento un lugar social importante. Para estos autores, no se trata de cualquier derecho<sup>11</sup>, sino de un *derecho a la calidad de los lugares y de los tiempos de transporte*, revelando la importancia que estos tienen en la vida cotidiana de sus habitantes. Así, la movilidad debiera permitir el acceso a todos los demás derechos del ciudadano (salud, educación, trabajo) y a las oportunidades que abre la ciudad. Desde esta perspectiva, la movilidad no puede reducirse solo a la accesibilidad; para muchos ciudadanos, desplazarse, o al menos estar en condiciones de hacerlo, constituye un medio importante al servicio de la autonomía y de la construcción de trayectorias de vida ascendentes (Ehrenberg 1995, citado por Orfeuil 2004, p. 12).

11 En este sentido, Ascher precisa dos tipos de derecho al movimiento: un derecho a la –liberté– del individuo para desplazarse y tomar acciones sobre sus elecciones personales y un derecho –créance– es decir, aquel que incluye la responsabilidad de la sociedad para que todos dispongan de los medios efectivos, prácticos y culturales para desplazarse y acceder a toda la ciudad.

En esta dimensión, interesa conocer aquellas aptitudes que llevan a las personas a tomar decisiones, que involucran la dimensión de la movilidad cotidiana y social en contextos espaciales y socioeconómicos diferenciados de la ciudad. En estos espacios, los habitantes deben enfrentar cambios socioestructurales en sus territorios, que afectan la constitución de sus modos de vida. Es de interés conocer las acciones concretas que despliegan los ciudadanos como consecuencia de vivir en espacios urbanos intervenidos por megainfraestructuras de transporte y vialidad en la ciudad.

Bajo el supuesto de que la inserción cotidiana en el espacio urbano exige al habitante de la ciudad, tener capacidad de elección sobre su movilidad y de sociabilidad en el espacio próximo y en la metrópoli. En este sentido, Orfeuill (2004, p. 6) habla de las aptitudes y competencias personales para la movilidad, las que se producen en un contexto urbano que otorga las condiciones necesarias para la movilidad de todos los ciudadanos, lo que exige y mide a cada ciudadano su capacidad de poner a su servicio estas condiciones dadas para la movilidad. Precizando que estas dependerán directamente de elementos culturales (conocimiento del espacio, capacidad de organización, normas familiares de comportamiento, etc.) y de elementos más factuales (obtención de permiso para conducir, posibilidad de un uso personal del automóvil, nivel de ingresos, existencia de hándicaps físicos, derechos de estacionamiento acordados por el empleador, etc.).

De este modo, se asume que aquellos sujetos cuya aptitud a la movilidad es más restringida, corren un mayor riesgo de aislamiento, pobreza económica y relacional, marginalización y exclusión. Y aquellos con mayor capacidad de movilidad, gozan de la posibilidad de elegir donde vivir, de posicionarse en el mercado de trabajo, seleccionar las escuelas de sus hijos y sus lugares de recreación y socialización. Esta consideración de la movilidad exige también aprendizajes y dominio de condiciones multidimensionales, como construcciones mentales del espacio, capacidades de uso de los medios, estado de salud, etc., que le permitirán al ciudadano poder construir imágenes mentales del espacio, así como prefigurar el trayecto, disponer de referencias espaciales, etc. Según a Orfeuill "la movilidad sería cognitiva antes que ser física" (2004, p. 14). Retomando esta afirmación, en este estudio se buscará comprender cuáles serían aquellas competencias necesarias para la movilidad; en particular la relación del individuo y su territorio, ya que esta estaría mediatizada por diversos dispositivos, que Le Breton denomina competencias y que define "[...] como la aptitud de los individuos para poner todos sus recursos en la construcción de sus territorios" (Le Breton, 2005, p. 25).

En definitiva, la capacidad de moverse en el espacio de la cotidianidad presupone el conocimiento de la distribución de los recursos y las oportunidades en el espacio y la adquisición de competencias en materia de desplazamientos, que no todos tienen *per se* (Orfeuill, 2004). Asumiendo que el desafío de la movilidad es mayor para quienes viven en los barrios desventajados de la ciudad, ya que estos habitantes están expuestos a una mayor desconexión y vulnerabilidad socioespacial. De ahí que este estudio busca indagar sobre el tipo de competencias y capacidades desarrolladas por los habitantes de estos barrios para enfrentar los cambios socioestructurales en sus territorios y, a su

vez, conocer cómo el sistema de movilidad metropolitano contribuye o no a una mayor integración social.

#### **6.4. Estrategia microsocia**

En el análisis que sustenta este capítulo se utilizó el caso de estudio como estrategia microsocia, ya que esta permite profundizar en las características del proceso de instalación y puesta en marcha de la Autopista Acceso Sur, y Transporte Público y sus efectos en la movilidad cotidiana de las familias que habitan en los barrios aledaños, en la zona sur de la Región Metropolitana de Santiago. Cómo plantea Gutiérrez (2011), en investigaciones sobre movilidad, el lugar hace al caso. Entonces, el lugar del estudio es un objeto de interés en sí mismo, en este estudio los barrios aledaños a la Autopista Acceso Sur (AASS)<sup>12</sup>.

A su vez, el estudio de caso permite producir conocimiento relevante recurriendo al paradigma interpretativo, permitiendo aproximarse a los actores sociales a fin de comprender e interpretar de mejor forma los sentidos que orientan sus acciones (Coller, 2000). En este estudio el barrio se comprende como el conjunto de comunidades que habitan un territorio determinado y que poseen ciertas características sociales y espaciales conjuntas. Siguiendo a Buraglia (2004), entenderemos el barrio como “una unidad urbanística identificable, un sistema organizado de relaciones a determinada escala de la ciudad y el asiento de una determinada comunidad urbana” (Landon, 2017, p. 25).

En este marco, la unidad de análisis seleccionada la constituyó una muestra aleatoria de 60 familias residentes de cuatro barrios afectados<sup>13</sup>. Se trabajó, sobre la base de observaciones descriptivas no participantes, entrevistas semiestructuradas<sup>14</sup> a representantes de familias que habitan en estos barrios, así como también entrevistas abiertas a actores locales y metropolitanos (públicos y privados) considerados claves. Se aborda el concepto de *capital de movilidad o motilidad*, propuesto por Kaufmann y Jemelin (2005)<sup>15</sup>, la herramienta que orienta el análisis de las lógicas de la acción de las familias, y de sus mediaciones que influyen en las formas de apropiación del espacio. Esto, asumiendo que la movilidad espacial es un derecho que tienen todos los ciudadanos a la calidad de los lugares y a los tiempos de transporte, develando la im-

12 La Autopista Acceso Sur, fue diseñada para proveer una alternativa de ingreso a Santiago desde el sur del país, conectando la Ruta 5 con la avenida Américo Vespucio. Fue adjudicada en 1998, como parte de la Concesión Internacional de la Autopista Ruta 5 Sur, tramo Santiago-Talca. La empresa que ganó la licitación fue el Consorcio Autopista del Maipo, formado por Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, del Grupo Ferrovial; Golf Center, del Banco Santander, e Infraestructuras 2000, del Grupo Endesa. Esta obra fue ejecutada por Ferrovial-Agromán Internacional y se le otorgó una explotación por un plazo de 25 años, con un costo inicial de USD 300 millones (MOP, 2007). La autopista atraviesa comunas del sector sur de la capital con altos niveles de vulnerabilidad y pobreza. En sus 11,2 kilómetros urbanos pasa por las comunas de La Granja, La Pintana y Puente Alto, donde se ubican los barrios del estudio.

13 Bajos de Mena, El Castillo, Santo Tomás y La Serena; con aproximadamente un total de 300 mil habitantes (INE, 2017).

14 Las entrevistas semiestructuradas individuales y grupales son herramientas fundamentales de este estudio; “el muestreo cualitativo no pretende la representación estadística, sino la representación tipológica, socio estructural” (Valles, 2002, p. 68).

15 Como ya se indicó, la motilidad se compone de elementos relativos a la accesibilidad (las condiciones que son posibilidad para hacer uso de la oferta en el sentido amplio), las competencias (el saber hacer y/o lo que se requiere para hacer uso de esta oferta) y la apropiación (en el sentido dado por los propios actores a sus competencias) que revela las estrategias de los individuos (Kaufmann y Jemelin, 2005).

portancia que estos tienen para la realización de las actividades en la vida cotidiana (Ascher, 2005).

#### **6.4.1. Barrios fragmentados por planes de vialidad y transporte: la Autopista Acceso Sur y Transantiago/ Red Movilidad**

El contexto urbano en que se insertan los barrios de estudio<sup>16</sup>, se caracteriza por su condición de borde en la ciudad, y por concentrar importantes niveles de segregación socioespacial; altos índices de pobreza, delincuencia y vulnerabilidad. En ellos se evidencia a su vez, fragilidades asociadas a problemas de habitabilidad, de conectividad, y de accesibilidad, que limitan las movilidades de sus habitantes en el espacio local y metropolitano.

En este territorio se construye hace más de 10 años la AASS<sup>17</sup>, destinada a proveer una alternativa de ingreso a Santiago desde el sur del país, beneficiando principalmente a los automovilistas y residentes del sector suroriente de la ciudad<sup>18</sup>. Pasando por una población de cerca de 1.550.000 habitantes de la zona sur de Santiago<sup>19</sup>, que se caracterizan por tener altos niveles de vulnerabilidad y pobreza. Este es el proyecto vial que ha tomado mayor tiempo en materializarse en el país<sup>20</sup>, y se configura como referente urbano de estudio y análisis, dado que presenta diversos impactos sociales y físicos, que afectan la movilidad cotidiana y calidad de vida de los habitantes de los territorios intervenidos.

Para las familias entrevistadas, la autopista<sup>21</sup> redujo su movilidad en el territorio próximo y limitó su interacción con los barrios cercanos, ya que esta prescindió de elementos básicos como semáforos en intersecciones y puntos de acceso, señalización local y pasos de peatones, y donde la seguridad vial se convirtió en un verdadero problema para estos habitantes. Las vías laterales de la autopista aumentaron considerablemente su flujo de tráfico debido a la dificultad de conexión con otras zonas de la ciudad. Incluso para los pocos automovilistas de estos barrios, la falta de acceso a la infraestructura los obliga a recorrer entre 2 y 5 kilómetros para ingresar a la autopista, sin considerar los costos de los peajes (Figueroa, Landon y Gurdon, p. 2023).

16 Estos se ubican en comunas periféricas de la zona sur de la ciudad, La Granja, La Pintana y Puente Alto, respectivamente, y ubicados entre 14 y 19 kilómetros del centro de Santiago.

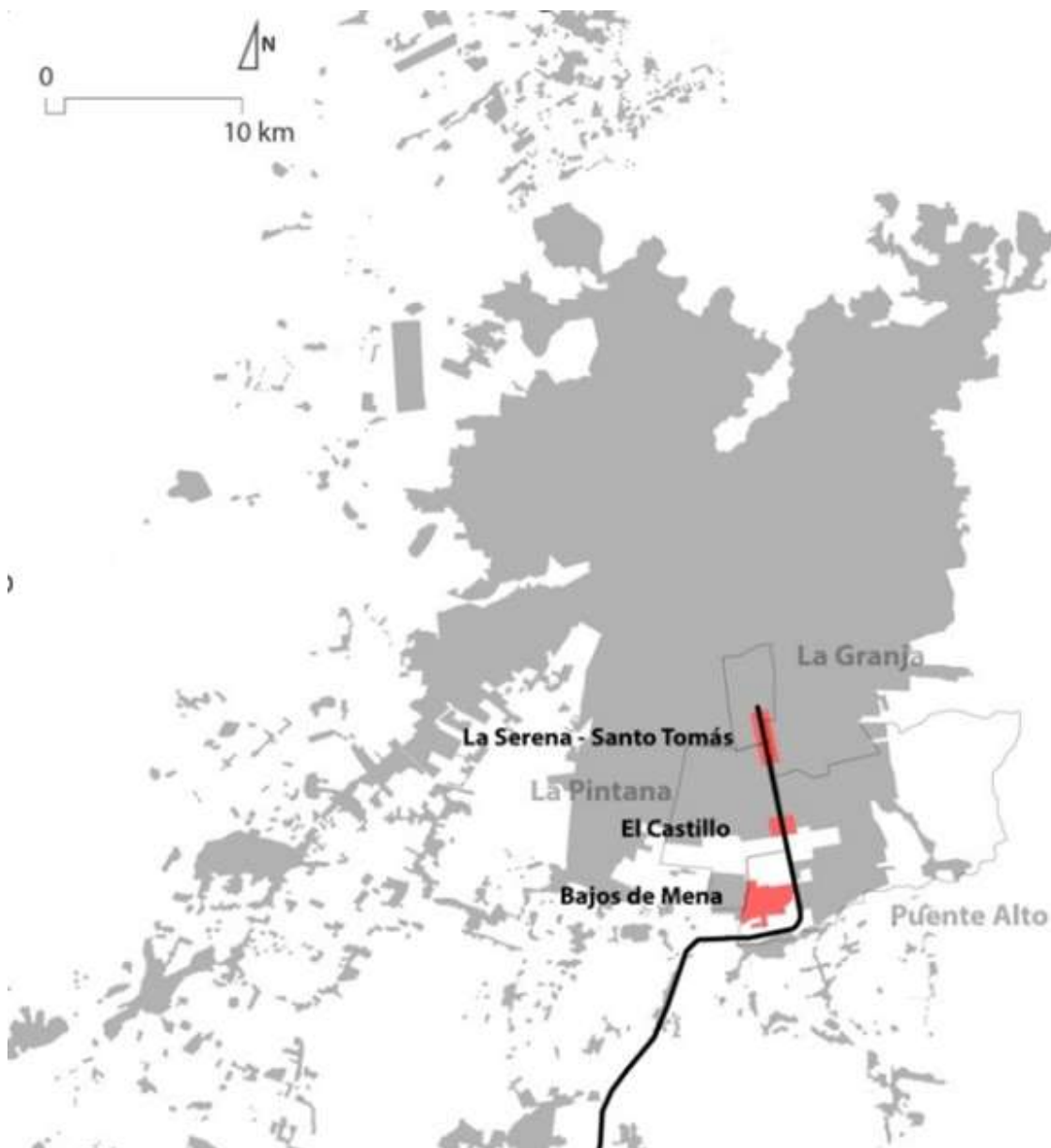
17 Esta autopista de 46 km, cuyo costo alcanzó los 300 millones de dólares, permite acceder directamente a Santiago desde el sur, conectando la Ruta 5 con Américo Vespucio, "que es el anillo de circunvalación desde el cual las personas podrán buscar su destino final" (E-construcción, 2010).

18 La sociedad concesionaria que se adjudicó el proyecto fue la Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria S.A., por un plazo de 25 años y con fecha de término en agosto de 2024. El mayor costo de este proyecto fue la construcción del túnel soterrado, que corresponde a los últimos 2,9 km del tramo urbano.

19 Documento Ingelog, 2008.

20 A la fecha de hoy, el Ministerio de Obras Públicas, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo y el Servicio de Vivienda y Urbanismo no han dado cumplimiento a todas las obras y proyectos de compensación comprometidos a los habitantes de los barrios aledaños, entre ellos la instalación de señalética en el tramo urbano, reconstrucción de áreas verdes, expropiaciones y ampliación de la oferta de transporte público.

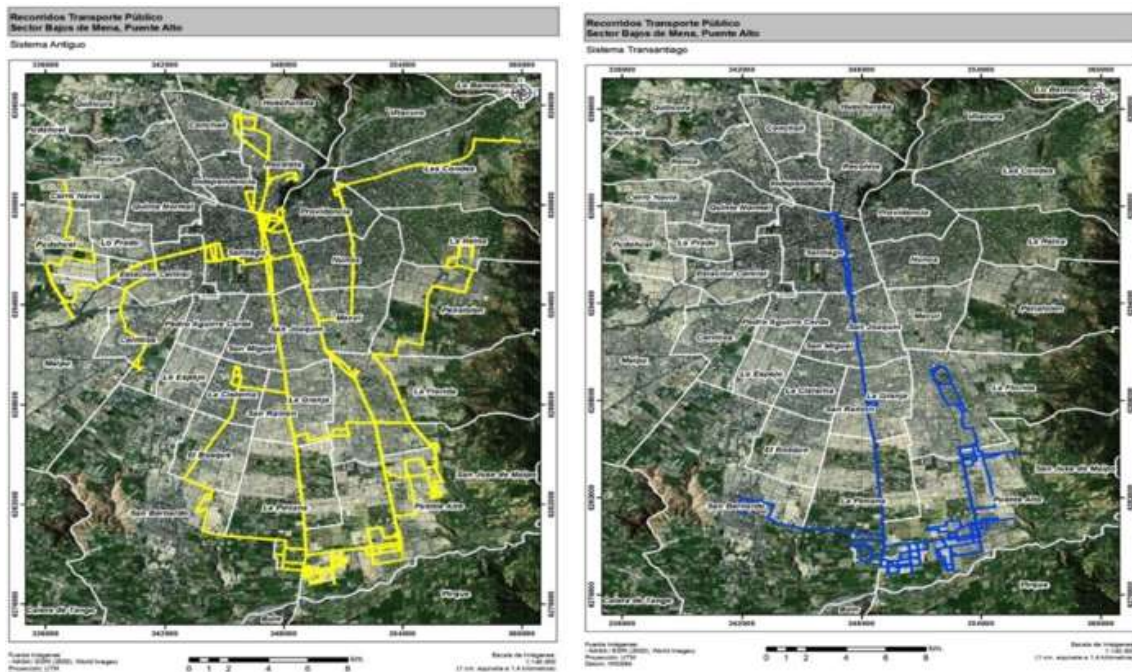
21 Los habitantes de este barrio nunca fueron consultados e informados sobre este proyecto vial, su construcción se inició en el año 2001, con más de 19 conflictos microlocales que retrasaron su construcción producto de los problemas ocasionados con los habitantes del barrio. Se inauguró en el 2010, con siete años de atraso respecto de la fecha programada inicialmente en los contratos, y con una serie de acuerdos de compensación.



**Ilustración 1.** Plano. Estructura metropolitana, red autopista acceso sur de Santiago y barrios de estudio: La Serena, Santo Tomás, El Castillo y Bajos de Mena. *Fuente:* elaboración propia.

El bajo uso que le dan los residentes a la autopista hace que esta vía sea percibida como una barrera que limita sus movilizaciones. Esta no solo profundizó sus problemas de acceso y seguridad (generación de vacíos urbanos, problemas de conectividad), sino que también alteró de manera significativa el sistema vial interno del sector (presión de movilizaciones hacia los ejes estructurantes, falta de soportes para la movilidad segura y fluida de las vialidades estructurantes y secundarias, etc.), incrementando los tiempos de traslado y recursos para la movilidad en las familias.

En forma paralela a la construcción de la autopista, se implementó en la ciudad el nuevo sistema integrado de transportes “Transantiago”-Red Movilidad. En los planos de



**Ilustración 2.** Recorridos. Transporte público, Bajos de Mena, sistema antiguo –micros (amarillo)– y sistema nuevo, sistema de transporte (azul). Fuente: elaboración propia en base a SECTRA 2016.

recorridos de Transantiago<sup>22</sup>, presentados en la Ilustración n.º 2, es posible apreciar los cambios que ha experimentado el servicio de transporte público en el territorio; disminuyendo considerablemente la oferta de recorridos de buses directos hacia comunas centrales y pericentrales (donde se localizan cerca del 60% de los destinos laborales<sup>23</sup>), también su frecuencia, especialmente en horarios vespertinos.

En la opinión de los entrevistados, este cambio modificó la dinámica de organización de las movi­lidades de sus familias; en muchos casos se tradujo en tomar la decisión de cambiar los destinos de sus fuentes laborales, o de localización de escuelas, centros de salud y de actividades de ocio. Incluso llevó a varias familias a considerar la posibilidad de acceder al automóvil particular, u otras alternativas de movilidad mecánica. Esto, con el fin de disminuir el tiempo de viaje, especialmente para destinos laborales de carácter metropolitano. Sin embargo, la mayor dificultad que presenta el nuevo sistema, son los múltiples trasbordos que cada día deben realizar sus residentes para alcanzar sus destinos finales.

Los entrevistados coinciden en que es en el barrio donde se presentan los mayores obstáculos para la movilidad, por el peligro de ser asaltados/as durante la espera en los paraderos, y el riesgo que les implica hacer uso del TP en horarios vespertinos. La nueva ubicación de los paraderos habría aumentado el riesgo de ser asaltados, ya que

22 El sistema de transporte público de Santiago (Transantiago) fue creado el año 2007, e integra física y tarifariamente a la totalidad de los buses de transporte público de la ciudad, operados por 7 empresas concesionarias, además de Metro de Santiago. Actualmente es llamado Red Metropolitana de Movilidad. Integra servicios de buses con el Metro de Santiago y el servicio de tren urbano Nos-Estación Central.

23 EOD, 2015.

al no estar ubicados en la esquina pierden visibilidad y posibilidad de ser observados y advertidos por los vecinos. Finalmente, se observa en estos barrios que luego del cambio de sistema de transporte público, se incrementó el uso de transporte motorizado de tipo informal; colectivo y taxi local<sup>24</sup> para salir e ingresar al territorio.

### **6.5. Estrategias y capitales de movilidad familiar en barrios segregados**

En términos de localización en el territorio, las 60 familias entrevistadas<sup>25</sup> se ubican en un radio promedio de 500 metros de la autopista que pasa por sus barrios. A través de este estudio, fue posible identificar ciertas tendencias sobre cómo influyen las tipologías de las familias en los alcances y destinos de sus movilizaciones, con ello se distingue que el modelo de organización y de supervisión que adoptan, influiría directamente en los niveles de autonomía alcanzados en las movilizaciones de sus integrantes. En esta línea argumentativa se abordarán tres dimensiones claves para su comprensión;

- i. La movilidad espacial y capital familiar
- ii. La organización de las movilizaciones y presupuesto/tiempo
- iii. Las estrategias de apropiación en contextos de alta vulnerabilidad

#### **6.5.1. La movilidad espacial y capital familiar**

En las familias estudiadas se observa una diferenciación en los modos de apropiación del capital de la movilidad según su tipología, y que se expresa tanto en las distancias que recorren cada día, como en los motivos y destinos de sus trayectorias, aspectos que van a determinar de manera importante las posibilidades de inclusión social y urbana de sus miembros. Dicho esto, el capital de la movilidad de estas familias, su mayor o menor desarrollo, depende de sus recursos internos (nivel de ingreso, equipamiento, salud, nivel de educación), junto con el conocimiento del espacio, y sus accesos para hacer uso efectivo de la oferta de transporte. Los análisis realizados evidenciaron que los capitales de movilidad varían según la tipología de familia, ya que estas poseen distintas lógicas de funcionamiento y de organización de los recursos para la movilidad espacial; observándose en ellas algunas diferencias en las estrategias de apropiación, que inciden directamente en los niveles de autonomía y alcances de sus movilizaciones.

En esta línea se puede afirmar que aquellas familias monoparentales, con jefatura femenina, cuentan en general con menos capitales de movilidad, y en consecuencia tienen movilizaciones más restringidas. En ellas la mujer es la jefa de familia, única proveedora, y es quien planifica y articula sus actividades laborales con las actividades domésticas, y también los requerimientos de movilidad de los hijos (rutinas escolares, recreacionales, de atención de salud, etc.). En consecuencia, las movilizaciones en el barrio se encuentran

24 Se trata de autos particulares, bien equipados que funcionan 24 horas en el territorio, y se encuentran ubicados principalmente en los bordes externos de los barrios.

25 Se entrevistaron a miembros de 20 familias en el barrio de Bajos de Mena entre los años 2016-2018 y 20 familias en el barrio El Castillo, 10 familias en Santo Tomás y 10 familias en La Serena entre los años 2015-2016. Las familias entrevistadas se caracterizan por albergar un porcentaje importante de niveles de ingresos medios y bajos, asociados a los quintiles I, II y III (PLADECOS Puente Alto, 2015; La Pintana, 2016; La Granja, 2016).



más restringidas para los niños y adolescentes de estas familias, y por ende sus actividades de reproducción están principalmente confinadas al espacio próximo.

En cambio, las familias biparentales, demuestran ser las más móviles, su estructura de organización interna evidencia que tienen más capitales para movilidad, lo que permite a sus miembros contar con mayores recursos y apoyos, como el acompañamiento en el espacio próximo a través de la caminata y/o uso de transporte privado. Además, estas son las familias que tienen más miembros que salen del barrio hacia otras comunas y metrópolis con fines de producción y reproducción. En ellas se observan niveles más altos de educación, de ingresos y también de tenencia de medios para la movilidad, como la bicicleta y en algunos casos el auto. En estas familias la socialización se da en el interior del núcleo, pero se combina con una mayor vinculación con quienes habitan en el espacio próximo; redes familiares, sociales, de voluntariado, deportivas.

Las familias extendidas, tienen una mayor concertación de movilidades en el espacio próximo, y una reducida movilidad en el espacio extra local. En ellas son principalmente hombres adultos quienes salen del barrio con fines laborales, concentrando el resto de sus miembros movilidades intrabarriales. En este tipo de familia la socialización es más abierta, en ellas el contexto de hacinamiento, expulsa a sus integrantes a pasar más tiempo fuera de la casa, en la calle y en espacios públicos disponibles en el barrio. Pero estas familias cuentan con el apoyo de los adultos, estos cumplen un importante rol en el acompañamiento de las movilidades de los menores en sus trayectos al colegio y/o centros de salud. También predomina la mujer como coordinadora y/u organizadora de las movilidades de la familia. Este rol lo comparten las mujeres adultas (madres, abuelas, tías e hijas adultas).

En todas las familias entrevistadas, fue posible observar que indistintamente de su estructura familiar, adoptan, como se señaló, un estilo de socialización basado en los acuerdos; la práctica del acompañamiento en el territorio forma parte crucial de su organización para la movilidad de sus miembros. Los adultos son los encargados de organizar y modelar a través de la caminata los trayectos a los menores, así se traspasan competencias, conocimientos y experiencias vividas en el territorio. La práctica de la supervisión y control parental de las movilidades permanecen hasta la vida adulta en estas familias. Se usa el acompañamiento y el celular para apoyar a los miembros en los horarios de salida e ingreso al barrio; a modo de ejemplo, se comunican vía celular los horarios de llegada al barrio, se camina (de a dos) el trayecto hacia los paraderos de TP o estación de metro para proteger a los miembros en su salida o ingreso al barrio. Dado el peligro que representa moverse por el barrio, especialmente por la noche, este contexto socioespacial escapa a las propias capacidades de autonomía de movilidad, incluso para los adultos de estas familias.

### **6.5.2. La organización de las movilidades y presupuesto-tiempo**

La organización de los recursos para la movilidad es una dimensión central en la vida cotidiana de todas las familias, y estas están condicionadas por el nivel de ingresos y de educación de los adultos, siendo la madre<sup>26</sup> la encargada de administrarlos. En los casos analizados, las familias biparentales son las que tienen los promedios de ingresos económicos y educacionales más elevados, al igual que los gastos asociados para la materialización de las movilidades de sus miembros. Sus integrantes realizan con mayor intensidad movilidades metropolitanas. Por otro lado, las familias extendidas si bien cuentan con más de un ingreso, no siempre les alcanza para cubrir las necesidades de grupo. Por ello, destinan los mayores recursos internos para el acompañamiento de las movilidades de los miembros más jóvenes, siendo fundamentales para la realización de los trayectos en el espacio intralocal. Por último, las familias mononucleares cuentan solo con el ingreso de la madre, y por ende con menos soportes para la movilidad, concentrando sus movilidades principalmente en el espacio intralocal.

Es posible apreciar que la caminata (C) y la red de transporte público (TP) son los medios más utilizados por las familias en su vida cotidiana; sin embargo, se observa en algunos grupos etarios un incremento del uso del transporte privado local (TL) radio taxi / colectivo, para salir e ingresar al barrio. Estos ofrecen tarifas fijas, según la distancia de los trayectos, conocidas por todos sus residentes, pero su uso implica una mayor inversión de recursos para las familias.

El automóvil es un capital escaso, en cambio la bicicleta es más accesible, pero de uso limitado por el contexto de inseguridad barrial, por la falta de seguridad vial para transitar por las calles del barrio debido a la inexistencia de las ciclovías, y de violencia en las calles. Del total de familias entrevistadas solo ocho cuentan con un automóvil, para aquellas que tienen miembros de la tercera edad, y/o con discapacidad física y/o mental, el disponer de un auto se constituye en un recurso fundamental para no perder movilidad; y no contar con este recurso implica un avance progresivo hacia la inmovilidad o confinamiento a la casa.

Sobre los recursos económicos de las familias<sup>27</sup> para la movilidad, fue posible identificar que, en promedio, las familias entrevistadas gastan entre un 50% y un 60% de su presupuesto familiar mensual para moverse por el barrio para poder tener acceso a la ciudad. Parece importante destacar el alto costo que representa en el presupuesto de estas familias, siendo posible afirmar que la mayor inversión de recursos en movilidad se da en los trayectos realizados por las familias en el intrabarrío, a través del uso de los servicios de colectivos y radio taxis locales.

Otros recursos que usan las familias para asegurar la movilidad de todos sus miembros son las redes de apoyo (no monetario) para la materialización de las movilidades; es decir, las redes familiares y de vecindad, a través de ellas se supervisan y acompañan las movilidades cotidianas de sus miembros. Se trata de costos que no se incluyen

26 Se identifica el rol principal que cumplen las mujeres como responsables para administrar el presupuesto familiar, ellas saben cuánto gasta en transporte cada miembro de la familia, reúne los aportes de los integrantes que trabajan, y distribuye los recursos para la movilidad de sus miembros (jóvenes y menores) según las distancias recorridas, edad, y/o grado de discapacidad.

27 En promedio las familias entrevistadas cuentan con ingresos de aproximadamente \$ 450.000 (500 dólares).

en sus discursos a la hora de declarar el gasto del transporte de sus miembros, pero que en la práctica les implican un importante recurso (capital social) para resguardar las movilidades de sus miembros. Parece interesante destacar que, a pesar de la baja condición socioeconómica de las familias estudiadas, *todas tienen una alta tenencia de soportes tecnológicos*; cuentan al menos con más dos aparatos de telefonía celular, y varias poseen equipos de computación portátil. Lo que evidencia la importancia de la tecnología como soporte para la comunicación y monitoreo de las movilidades cotidianas de estas familias.

### **6.5.3. Estrategias de apropiación en contextos de alta vulnerabilidad socio territorial**

En este estudio se identificaron dos grandes categorías de estrategias de apropiación para la movilidad familiar; *el primer grupo prioriza la estructura y organización interna de las familias para apoyar la movilidad*. En estas familias los desplazamientos cotidianos son la puesta en práctica de los conocimientos y recursos que poseen, y de su capacidad de ponerlos en juego con las oportunidades de accesibilidad que ofrece el territorio, para alcanzar las actividades diarias de sus miembros (trabajo, estudio, trámites, ocio y otros). Se comprueba el supuesto de que su mayor o menor nivel de adaptación dependerá del capital de movilidad con que cuenten las familias. En este proceso se identifican lugares y horarios inseguros, se indican alternativas de rutas más seguras, se evitan los pasajes, calles o veredas por donde nunca se debe transitar, se explica la disponibilidad de transporte público del barrio, los paraderos, y las rutas más seguras (generalmente más largas) para la realización de sus actividades cotidianas, etc.

El funcionamiento de todas las familias se sostiene en la *regulación basada en acuerdos*, siempre consensuados con los padres o adultos. Esto exige a sus miembros una gran capacidad de flexibilidad y coordinación para enfrentar las dificultades y obstáculos que presenta principalmente el territorio próximo. Dicho esto, el modelo de organización y de supervisión que adoptan, influye en los niveles de autonomía de las movilidades de sus integrantes. Así, aquellas familias que tienen un mayor capital social y cultural logran administrar de mejor forma los acuerdos y los medios asociados para materializar sus movilidades.

En estas familias se identifican estrategias orientadas a modelar y/o traspasar competencias para la movilidad espacial. Así, a través de la práctica del acompañamiento intergeneracional, se modela el desarrollo de competencias espaciales de sus integrantes, en ellas los miembros adultos preparan progresivamente a sus integrantes más jóvenes para alcanzar una mayor autonomía en sus movilidades, iniciándose en promedio a los 14 años. Para el caso de los jóvenes que quieren realizar estudios técnicos y/o profesionales, su materialización depende del apoyo de la familia, que implica otorgar más recursos para los trayectos de salida/ingreso en el barrio y supervisión (virtual) para apoyar sus trayectos. Se trata de un esfuerzo colectivo, que exige una mayor inversión familiar, y de mayores niveles de autonomía individual para moverse por la ciudad.

El segundo grupo, *aborda formas de organización colectiva para enfrentar los obstáculos que presenta el territorio para la movilidad*. Estas estrategias se estructuran en torno a

soportes y medios externos a la familia. Así, vemos como la mayoría de las/os entrevistadas/os relatan que para materializar trayectos con fines laborales y/o educacionales, deben superar primero las barreras físicas y de inseguridad del barrio. Se observa que todas las estrategias identificadas tienen en común un importante soporte comunitario, como el apoyo y/o *acompañamiento de vecinos en los trayectos intra y/o extra locales, a través de medios peatonales y/o motorizados*; también se observa *la práctica de evasión colectiva del transporte público*. En el caso de aquellas familias que disponen de más recursos, se realiza un *uso intensivo de soporte motorizado privado local (pagado) o auto compartido* para moverse con mayor seguridad en y fuera del barrio.

*Las mujeres que realizan movilidades con fines laborales*; en general se organizan en grupos de a dos o tres; acuerdan horarios, se comunican vía celular, se pasan a buscar y/o se juntan en un punto cercano a sus casas para realizar juntas el trayecto hacia el paradero. En cambio, para los *hombres adultos, los trayectos por el barrio lo realizan generalmente solos*. Esto, a pesar de que varios declaran haber sido asaltados en reiteradas ocasiones, hacen uso de líneas de transporte público y también de la bicicleta. Este riesgo lo asumen, a cambio de una mayor protección para su familia. Ya que esta práctica, les permite destinar más recursos para el pago del transporte privado local de sus mujeres e hijos. En el caso de hombres que trabajan en el rubro de la construcción, se observa *la práctica del uso de auto compartido*, el vehículo puede ser de un vecino y/o capataz de la empresa, se organizan en grupos de 3 o 4 vecinos, se establecen horarios, y turnos para conducir, lugares de encuentro, se comparten los gastos para el combustible y peajes. En general estos trabajadores no solo reducen el costo de su traslado, sino también los tiempos de viaje.

Para estos habitantes, el taxi local es un servicio funcional y eficiente. Han naturalizado que deben pagar por este servicio, porque el transporte público no responde a sus necesidades. A cambio, no se paga el transporte público, dejando en evidencia la falta de acción y apoyo del gobierno, frente a sus necesidades de transporte y movilidad. Esta estrategia, además, les permite solventar el costo de transporte privado, y resistir al confinamiento y exclusión de los beneficios y oportunidades laborales y educacionales que les ofrece la ciudad.

Los resultados de estudio dan cuenta de la existencia de diversas formas de segregación y de exclusión social al interior de las ciudades, como las diferencias en acceso a los servicios urbanos básicos según el barrio o comuna en que se viva, aspectos que deben considerarse desde las políticas públicas ya que limitan el derecho de todos los ciudadanos a moverse y apropiarse de la ciudad. A través de este caso es posible determinar cómo la inseguridad que perciben los habitantes, junto con las fronteras físicas y simbólicas en sus barrios, generan prácticas disciplinarias y antidisciplinarias que coexisten en quienes habitan estos territorios, y se sustentan en reglas bajo las cuales dichas prácticas se producen (Salcedo, 2010). Estas prácticas, en los casos analizados, se expresan en diversas estrategias de apropiación; de tipo solidarias, coercitivas y evasivas, las que en conjunto otorgan a estas familias la posibilidad de producción y reproducción, y para algunos, la realización de sus proyectos de vida.

Dicho esto, los capitales para la movilidad de estas familias se analizaron en su contexto cultural y socio territorial, en el que se identificaron lógicas que estructuran el funcionamiento. Así, los casos analizados corroboraron que la movilidad no solo sería una característica individual, ya que el desarrollo de sus competencias depende esencialmente de las estrategias que se construyen dentro del núcleo familiar. En esta línea se identificó que cada modelo de familia tiene una estructura que promueve un modo de socialización particular en sus miembros, y que influye directamente en la forma en que estructuran sus movildades cotidianas observadas y/o potenciales; evidenciando que estas otorgan distintas oportunidades y alcances de sus fuentes laborales, educacionales, servicios y bienes de calidad en la ciudad.

Asimismo, sus prácticas ponen en valor la importancia de la estructura y funcionamiento interno. Es posible afirmar que el funcionamiento de las familias estudiadas se sostiene en la *regulación basada en acuerdos*, siempre consensuados en su estructura interna; y que son la base de sus movildades cotidianas, lo que exige a sus miembros una gran capacidad de flexibilidad y coordinación para enfrentar las dificultades y obstáculos que presenta el territorio próximo, para sus movildades. Se reconoce que las estructuras familiares tienen un efecto sobre la motilidad o capital de movilidad. Algunas promueven el desarrollo de una mayor movilidad, tanto observada como potencial; y otras, en cambio, las limitan, tendiendo sus miembros a recluirse casi exclusivamente en el espacio próximo. Para algunas familias entrevistadas el mundo exterior se ve como una amenaza, existen importantes dificultades para transitarlo, por ende, el contar con redes de sociabilidad en el barrio se transforma en un importante factor protector para materializar sus movildades cotidianas.

Así, una de las conclusiones principales a las que se arriba en este estudio, es que los problemas de movilidad se registran y concentran en la escala microbarrial. La falta de accesibilidad física –derivada de deficiencias en el diseño material– deben ser releídas a la luz de graves problemas de seguridad para moverse por el barrio<sup>28</sup>. Esta coexistencia resulta compleja y amenazante, obligando a las familias a poner en práctica diversas estrategias para moverse con mayor seguridad por y fuera el barrio. Cuya materialización les exige un gasto altísimo de su presupuesto familiar, poniendo en evidencia que estas familias en general realizan gastos mayores para la movilidad que las familias de los quintiles más altos de la ciudad<sup>29</sup>. En este caso, las prácticas analizadas reflejarían que, frente a un sistema de transporte y políticas de desarrollo urbano ineficaces, los pobres, deben absorber e incrementar los costos de movilidad, a través de estrategias que les implican un uso intensivo de medios privados de transporte para asegurar su reproducción social y urbana.

Finalmente, las diversas estrategias desplegadas llevan a preguntarse sobre la posibilidad de repensar la oferta de transporte público en estos barrios, que otorgue más seguridad para quienes los habitan. Es posible predecir que, si el Estado no pone atención a

28 Paraderos mal ubicados, cooptados por actividades ilegales y que conducen a espacios abandonados, calles mal iluminadas, pasajes intransitables en horarios nocturnos a raíz de la localización de actividades delictuales, sitios eriazos, ausencia de pasarelas, débil señalética y baja presencia de instituciones de control.

29 Ver en Moreno Alba, D. F., Figueroa, O., & Gurdon, C. (2021).

las externalidades de sus políticas y planes de infraestructura y de transporte, seguirá reduciendo las posibilidades de movilidad de aquellos ciudadanos de “a pie”, que habitan en la periferia pobre y desabastecida de la ciudad, confinándolos a reducidas oportunidades de acceder a una mejor oferta de sus servicios de transporte público, de seguridad, de trabajo y servicios de calidad en salud, y educación. Lo que devela cómo las restricciones físicas y simbólicas para la movilidad espacial, son formas de reproducción de la segregación móvil, evidenciando que no todos los ciudadanos cuentan con los mismos recursos para la movilidad y accesos a las oportunidades que ofrece la ciudad.

## Referencias

- Ascher, F. (2010). *Los nuevos principios del urbanismo*. Editorial Alianza, España.
- Avellaneda, P. & Lazo. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio*, N.º 4, Universidad de Buenos Aires, pp. 47-58. Disponible en: [www.rtt.filo.uba.ar/RTT00404047.pdf](http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00404047.pdf).
- Booth, W., Colomb, G. y Williams, J. (2003). *The craft of research*. Chicago: The University of Chicago.
- Brahm, A. (2005). *Autopistas urbanas* (pp. 28-39). Santiago, Chile. Arq. 60,
- Borja, J. (2013). *Revolución urbana y derechos ciudadanos*. Madrid: Alianza Editorial.
- Bourdieu P. (1980). Le capital social: notes provisoires. *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, 31, 2-3.
- Bulgaria, P. (2004). El barrio, desde una perspectiva socio-espacial. Hacia una redefinición del concepto. *Serie Ciudad y Hábitat*, N.º 5-1998. [www.barriotaller.org.co](http://www.barriotaller.org.co)
- Cebollada, À. & Miralles, C. (2008). La estructura social de la movilidad cotidiana. El caso de los polígonos industriales. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 28(2), 63-83.
- Cass, N., Shove, E. and J. Urry (2005). ‘Social Exclusion, Mobility and Access’. *The Sociological Review*, 53(3), 539-555.
- Dureau, F. & Gouëset, V. (2012). Formas de poblamiento y desigualdades en los desplazamientos. La evolución de la movilidad cotidiana en las periferias populares de Bogotá: Soacha y Madrid (1993-2009). *Territorios*, 2(25), 65-94.
- Figuroa, O. (2013). Infraestructuras de transporte terrestre, ciudad y movilidad en América Latina. En *Infraestructuras urbanas en América Latina: gestión y construcción de servicios y obras públicas*. IAEN, Quito.
- Figuroa, O., Gurdon C., Landon, P. (2023). Motorways inducing mobility and immobility in Santiago, Chile. En O. Coutard, O. & D. Florentin (Eds.), *Handbook on Cities and Infrastructures*. Editor Edward Elgar Publishing Ltd, ISBN 978 1 80088 914 9.
- Figuroa, O. & Forray, R. (2011). Transantiago: Convergencias y divergencias entre la vocación de servicio público y la racionalidad técnico-económica del sistema. La fabrique du mouvement, Francia.
- García Palomares, J. C. (2008). Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante. *Revista Eure*, XXXIV(101), 5-24. Santiago de Chile.
- Herce, M. (2010). *Sobre la movilidad en la ciudad*. Barcelona: Editorial Reverté.

- Jirón M., P., Lange V., C. y Bertrand S., M. (2010, mayo). Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25(68).
- Kaufmann, V. (2001). *Mobilité et vie quotidienne: Synthèse et questions de recherche*. PLUS n.º 48. Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques. Ministère de l'équipement, des transports et du logement, France.
- Kaufmann, V. & Jemelin, Ch. (2004). La motilité, une forme de capital. Permettant d' éviter les irréversibilités socio-spatiales?, EPFL-LASUR, Lausanne, Suiza.
- Sagaris, L. & Landon, P. (2017). Autopistas, ciudadanía y democratización: la Costanera Norte y el Acceso Sur, Santiago de Chile (1997-2007). *Revista EURE-Revista de Estudios Urbano Regionales*, 43(128). Santiago.
- Landon, P. (2017). Zona sur: barrios, infraestructura y movilidad cotidiana [Tesis doctoral en Arquitectura y Estudios Urbanos, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile].
- Landon, Paulette (2011). *Prácticas de movilidad y vida cotidiana en contexto de exclusión urbana: el caso Autopista Acceso Sur en el área metropolitana de Santiago de Chile* [Proyecto de tesis doctoral, Pontificia Universidad Católica de Chile].
- Lazo Corvalán, Alejandra. (2008). Transporte, movilidad y exclusión. El caso de Transantiago en Chile. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 12, <https://raco.cat/index.php/ScriptaNova/article/view/114815>
- Moreno Alba, D. F., Figueroa, O., & Gurdon, C. (2021). Desigualdades urbanas: costos y tiempos de viaje en el Área Metropolitana de Santiago. *Revista INVI*, 36(102), 54-79. Recuperado de: <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/63519>
- Urry, J. (2007). Des inégalités sociales au capital en réseau. *Swiss Journal of Sociology*, 33(1), 9-26.
- Wirth, L. (1930). Urbanism as a way of life, *American Journal of Sociology*, 44(1), 1-24.
- Zukin, S. (1995). "Whose Cultura? Whose City?". *The Cultures of Cities*. Cambridge, MA: Blackwell Publishing.





## **CAPÍTULO 7**

# **Modelo teórico-metodológico para imaginarios de espacialidades en bordes de ciudades intermedias. Visión posestructuralista**

Max Esteban Suasnavas Cevallos<sup>30</sup>

### **7.1. Introducción**

La postura filosófica del posestructuralismo, establece una crítica a la manera mediante la cual el estructuralismo, construía estructuras de lenguaje binarias, generalmente opuestas entre sí para interpretar la compleja realidad social. “Las relaciones significante-significado se crean y revisan continuamente, ya que las palabras se re-contextualizan en una producción eterna de textos” (Gibson-Graham, 2002). Para operacionalizar un modelo en contextos urbanos bajo esta postura, se puede considerar al constructivismo sistémico como método filosófico y procesual, ya que propone que toda realidad esta preconfigurada, y con base en esta idea se entiende el concepto de imaginarios como la interpretación subjetiva de la(s) realidad(es). Por lo tanto, el modelo teórico y metodológico erige un andamiaje desde el constructivismo sistémico, siendo la realidad entendida como una construcción social, y no existiendo una realidad objetiva independiente de la percepción humana, en otras palabras, la realidad se crea a través de la interacción entre los individuos y su entorno. Para Paul James, por ejemplo, es importante preguntarse: “¿cómo los seres humanos imaginan sus mundos? y ¿cuál es la condición o base común de esa construcción?” (2019). Planteadas las preguntas se puede notar la influencia de una postura constructivista, la misma orientación que tiene la corriente iberoamericana y especialmente la base epistemológica sudamericana de estudio de imaginarios, por lo que no es un fenómeno aislado, sino más bien pareciera ser una respuesta adecuada y digna para explicar e interpretar los imaginarios dominantes en estos mundos construidos, los mismos que, como señala

<sup>30</sup> mesuasnavas@uce.edu.ec

James, son “imaginarios sociales locales y globales, que nosotros habitamos” (James, 2019).

El concepto de lo intermedio rompe con las dualidades y dicotomías de los discursos, siendo congruente con el enfoque propuesto, son espacialidades “entre y fuera de” al mismo tiempo, el discurso deconstruido de lo intermedio así empieza a tener semejanza con otro concepto utilizado, el concepto de borde. Esta primera correlación mediante la utilización de los catalizadores de imaginarios, permite nuevos modelos metodológicos para el análisis de espacialidades complejas en territorios tipológicamente entendidos como borde en un tipo de ciudad intermedia, ya que las cualidades que individuos o colectivos le dan al espacio repercutirán en su noción del espacio vivido.

### **7.2. El problema del posestructuralismo y el significado en el discurso espacial**

La postura del posestructuralismo según Gibson Graham es “una aproximación teórica al conocimiento y a la sociedad que acoge la incertidumbre de los significados” (2002). Las diversas estrategias que utiliza el posestructuralismo para la re-construcción de significados y romper el dualismo es amplia, entre las más destacadas podemos citar a la deconstrucción, el análisis del discurso y la genealogía del lenguaje, más, sin embargo, el posestructuralismo opera a un nivel ontológico, es decir, que opera a un nivel metafísico, debiendo considerar otra forma para trabajar a un nivel metodológico o pragmático la relación significado-significante en espacialidades. La necesidad o problema del significado en el discurso más allá del simbolismo, es algo en que coincide la postura posestructuralista y la fenomenología como método filosófico, ya que pretende regresar a un estado protocientífico, un estado en donde el conocimiento del absoluto tenía un dominio del mismo. En esta idea se puede resumir la fenomenología del espíritu y el idealismo absoluto propuesta por Hegel (1994) y es una contradicción o crítica a la razón y al método científico, es decir, según las dos maneras naturales de acercarnos al conocimiento, que son: considerándolo un instrumento o un método (Paris Mandoki, 2020). En la cuestión urbana tiene su génesis en los aportes a la geografía humana con base en la crítica estructuralista que hacen pensadores como Ferdinand de Saussure desde la lingüística y Claude Lévi-Strauss desde la antropología. Así, por ejemplo, “el espacio es una categoría que no se puede describir a través de medidas o cuantificaciones, el espacio está constituido por las relaciones que van sucediendo” (Murdoch, 2006). Estas posturas presentan un reto para los modelos que traten de dar interpretación a diversas temáticas de la espacialidad, y la necesidad de huso de instrumentos que aporten cualitativamente significado como podrían ser los imaginarios.

### **7.3. El constructivismo sistémico y la significación espacial**

Desde una consideración fenomenológica se puede encontrar significados en los discursos espaciales, ya que basados en los estudios de Berger y Luckmann, “los espacios representan una construcción social de la realidad” (Yáñez Henríquez, 2010), por lo tanto, pueden ser percibidos por mecanismos sensibles del sujeto para posteriormente ser interpretada, conectando el concepto de imaginario, pues si toda realidad es compleja

y depende de la percepción que le den los individuos o bien se reafirme con la interpretación que da un colectivo social, entonces toda realidad es subjetiva y preestablecida o preconfigurada. El constructivismo de Habermas deriva en la postura filosófica de un constructivismo sistémico de la teoría crítica al marxismo, complementando al materialismo histórico con el estudio serio de la subjetividad. “Habermas pretende que la racionalidad comunicativa está contenida implícitamente en la estructura del habla humana como tal y que significa el estándar básico de la racionalidad que comparten los hablantes competentes al menos en las sociedades modernas” (Fernández, 1997). Resumiendo, el estudio de espacio, el concepto de Lebenswelt, o mundo vivido es, en imaginarios de espacialidades de borde, un escenario y trasfondo de experiencias y vivencias prerreflexivas que dotan de sentido a la realidad. Lefebvre también plantea una noción de espacio vivido en su triada de espacio (concebido, percibido y vivido). El espacio vivido o apropiado, en el que Soja profundiza, se identifica como espacio simbólico, complejo y subjetivo, pero que incorpora la experiencia del lugar, sus diferentes formas de apropiación y la historia de los individuos (2000). Es esta categoría o tipo de espacio en donde se centra la construcción de significados, pues aquí se desarrollan los fenómenos percibidos en el mundo de la vida o Lebenswelt.

#### **7.4. Los imaginarios de la espacialidad**

A principios del siglo XX, teóricos como Walter Benjamín y George Simmel fueron algunos de los principales pensadores en advertir la conexión entre la construcción de urbanidad y la mente humana, iniciando las exploraciones en la ciudad y su medio como condición de la vida humana. Simmel se concentró en analizar los efectos de la modernidad en las mentes de los habitantes y su vida urbana, Benjamín analizaba el ambiente urbano que se percibía y entendía en grandes metrópolis europeas de ese tiempo. Sus trabajos fueron fundamentales para constituir a los imaginarios como objeto de interés en los fenómenos de la vida urbana, aun sin estar presente el concepto en sus escritos. En el caso de Benjamín, utiliza el concepto de imagen dialéctica para describir el medio por el cual un sujeto histórico logra una apertura al entendimiento del ahora fuera de la narrativa tradicional del historicismo, transformando a la realidad en una totalidad de imágenes superpuestas de anteriores momentos que ofrece una única imagen. Para el entendimiento de los imaginarios, se tomará la definición más comúnmente aceptada por la Red Iberoamericana de estudios de Imaginario: “los imaginarios son esquemas contruidos socialmente, orientan nuestra percepción, permiten nuestra explicación, y hacen posible nuestra intervención; en lo que en diferentes sistemas sociales sea tenido como realidad” (Pintos, 2014). Un elemento fundamental en la composición de los imaginarios es el sistema de la lengua y el discurso con el que se autodefine y quiere ser reconocido un colectivo, este es su denominador común más allá de compartir un idioma, por eso la necesidad de estudiar los imaginarios desde teorías del significado desde un reduccionismo fenomenológico y de acción de comunicativa desde estudios etnográficos y la manera en que forman constructos sociales.

Lo imaginario va más allá de todo cuanto pueda decirse o argumentarse, porque también es “una idea de las expectativas normales que mantenemos los unos respecto

de los otros, de la clase de entendimiento común que nos permite desarrollar las prácticas colectivas que informan nuestra vida social” (Taylor, 2006). Los imaginarios conforman estructuras subjetivas complejas que dan sentido a la realidad, se alimentan de saberes, conocimientos y prácticas sociales preconfiguradas, por lo tanto, el imaginario es el espacio de lo reconfigurado, “que son previas al juicio y sin las cuales sería imposible emitir afirmación o negación” (Martínez, 2018).

Los imaginarios son estudiados desde varias disciplinas, entre ellas la lingüística y la neurociencia, los resultados de estos estudios parecen comprender al “espacio imaginario más como un proceso que como una cosa en sí” (Narváez, 2013), estos procesos son de naturaleza neuroquímica, y si bien es correcto afirmarlos como procesos, se convierten en objeto cuando las dimensiones de tiempo y espacio le corresponden pertenencia a ese espacio, es decir, se lo puede representar. Así el espacio imaginario es una “imagen” que establece relaciones con la noción de tiempo, a este devenir de espacio, imagen, tiempo y su inmediatez de pregnancia, en contraste con la memoria y su carácter histórico, se lo llama imagen dialéctica. Walter Benjamin, definirá la imagen dialéctica como:

“Aquello en donde lo que ha sido se une como un relámpago al ahora en una constelación. En otras palabras: imagen es dialéctica en reposo”. Pues mientras la relación del presente con él es puramente temporal, la de lo que ha sido con él ahora es dialéctica: naturaleza figurativa, no temporal. Solo las imágenes dialécticas son imágenes auténticamente históricas, esto es, no arcaicas. (2005, p. 465)

De este concepto se puede también precisar que la imagen dialéctica “puede operar como instrumento para la lectura crítica de la historia” (Luelmo Jareño, 2007). La objetivación de la historia ha tenido varios instrumentos, en su trabajo Benjamín hace principal referencia a la fotografía como ejemplo de esta acción, estableciendo a la fotografía como un instrumento de reproductibilidad de la producción de los medios artísticos en moda de la época.

Si bien la visión dialéctica de la realidad, constituye un interesante y fértil campo de observación para los investigadores también existe una fuerte crítica por parte del mismo pensamiento marxista que trata de reconocerla como el “marxismo analítico” (Harvey, 2018), más, sin embargo, se debe considerar no solo la fuerte tradición de pensamiento que se ha construido desde Hegel hasta Derrida y los pensadores contemporáneos, sino también que es el mismo Marx quien ha reflexionado sobre la importancia de la comprensión de los “procesos, los flujos, las fusiones y las relaciones por medio del análisis de elementos, cosas, las estructuras y los sistemas organizados” (Harvey, 2018) que representa.

### **7.3.2. Las espacialidades de borde**

Entendida la semántica urbana y los imaginarios como conjunto de símbolos y significados desde el andamiaje teórico, se puede relacionar las interpretaciones de los discursos e imágenes producidas por sus habitantes. La historia real desde los hechos y acontecimientos que suceden en la ciudad también alimenta la historia ficticia de algu-

nas obras literarias, por lo que es más preciso hablar de una historia basada en imaginarios, es decir, de un cronotopo de imaginarios en la ciudad. Se puede pensar al cronotopo como la conexión entre lo concreto y abstracto en la lectura de las categorías espacio-temporales, “esas dos dimensiones del cronotopo, tanto real histórico como el de ficción, que en una especie de círculo hermenéutico permiten hacer emerger el mundo objetivado y evaluado” (Silva Liévano, 2009).

El entender el lugar a más de ser un acto sensitivo requiere de una operación intelectual de representación del espacio, esto se consigue a través de imágenes, sonidos y olores de las particulares entidades y flujos que se organizaron de formas particulares de acuerdo a un conjunto de valores compartidos. Los últimos estudios del concepto de espacialidad lo ubican dentro de una perspectiva multidimensional, es decir, que para abordar las cualidades del espacio debemos utilizar un enfoque multidisciplinar para interpretar la realidad. En su libro *Space*, Peter Merriman afirma esta particularidad, con su obra propone “una examinación comprensiva de los enfoques que se correlacionan entre diversos campos de la filosofía, la física, la arquitectura, la antropología y la geografía” (Merriman, 2022). La espacialidad es un concepto que unifica las disciplinas que se encargan de su estudio, la arquitectura y el urbanismo no son la excepción, “en las últimas décadas han emergido nuevas aproximaciones que suponen su entendimiento como una práctica conjunta de espacio y tiempo” (Álvarez y Zaza, 2020). La visión antropológica del concepto de borde hace referencia a la diferenciación que hacen los sujetos entre lo propio y ajeno como su origen. El establecimiento del ciudadano construye la identidad nacional, pero también la identidad regional y local dentro de sus límites y son los símbolos que las sociedades crean los que fuera del límite territorial y geográfico los representan. “Todo lo mapeado desde ciudades hasta cultivos tiene algún sentido de nacionalidad dentro de esos límites” (Harvey, 2001).

#### **7.4. Las ciudades intermedias**

Las ciudades en todas sus escalas se ven envueltas en redes y dinámicas propias de la globalización, afectando lo local, regional y nacional también, las ciudades medias en la estructura sistemática de las redes del tramado urbano son los vínculos, especialmente regionales, entre lo rural y lo urbano, lo primero representado por el campo, los pequeños pueblos o villas y su conexión con la producción agrícola, y lo segundo representado por las grandes urbes, concentradoras de capitales, mano de obra especializada y servicios de escala nacional y conexión internacional. Las ciudades intermedias generalmente por su escala son fáciles de ser catalogadas como ciudades de 15 minutos y por lo tanto factibles de clasificar según estos modelos de ciudad.

Del abordaje y el análisis de las ciudades intermedias según la escuela española, por ejemplo, se busca identificar tipologías que permitan interpretar las ciudades medias en los diferentes contextos, para establecer semejanzas y diferencias entre las mismas, para de esta manera poder ampliar el conocimiento con respecto a la complejidad de las redes urbanas que conforman las ciudades. Es de interés general en el contexto latinoamericano para los países, especialmente, porque la región está en

continuo proceso de cambios y procesos de desarrollo social, estudiar los sistemas y subsistemas que conforman la red de ciudades medias, principalmente, porque los estudios permiten comprender la articulación y composición de los diferentes elementos conformantes de las ciudades medias en escalas multidimensionales, analizando simultáneamente “los cambios demográficos; la relación entre las economías urbanas y las economías regionales; y los procesos de gobernanza” (Montoya, J. y Duque, I., 2017). Se debería, entonces, proponer un modelo o modelos de ciudad intermedia que pueda clasificar en función de características y dinámicas las tipologías creadas en estos territorios y su influencia en el sistema local-regional-nacional-global.

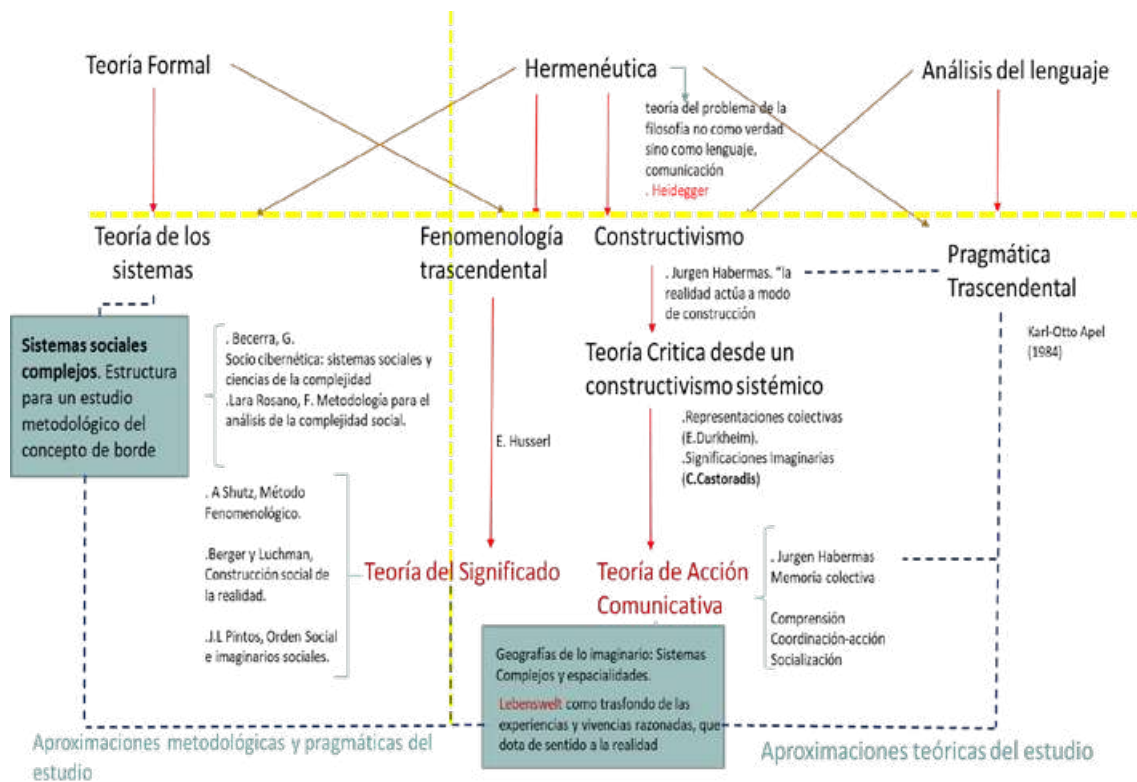
#### **7.4.1. Primer proceso: Constructo del andamiaje teórico**

El andamiaje teórico propuesto para el modelo metodológico de uso de imaginarios espaciales, como se puede evidenciar en el esquema 1, parte de la consideración del pluralismo metódico del enfoque constructivista y la teoría dialógica de la verdad de Nicanor Urzúa (1991). El autor del esquema, propuso la posibilidad de encontrar relaciones entre la teoría formal, la hermenéutica y el análisis del lenguaje para la construcción epistemológica de conocimiento. Con base en este esquema se han derivado las teorías y metodologías a aplicar, tratando de abstraer el andamiaje complejo que representa el estudio de imaginarios bajo el enfoque constructivista.

Para la investigación y uso de imaginarios de la espacialidad, bajo un esquema constructivismo sistémico, la institucionalidad brinda a la investigación un sólido marco teórico para abordar el estudio de los imaginarios de la espacialidad, se considera al constructivismo sistémico como el eje principal de conocimientos y teorías, partiendo de la idea de Jurgen Habermas de que la realidad actúa a modo de construcción se utilizan correlaciones conceptuales de teorías como las representaciones colectivas de Durkheim (1968) hasta teorías posmodernas dentro de la misma corriente como son los imaginarios y la posmodernidad de Michel Miffesoli.

Contextualizando contemporáneamente el discurso de los imaginarios, en la misma corriente del constructivismo sistémico y aportando en un eje diferente, aunque con aproximaciones en puntos específicos con el significado cultural, tenemos la utilización de la fenomenología trascendental de Husserl que pretende, en conjunto, explicar los imaginarios y la sociedad de márgenes (Carretero, 2003) y las espacialidades de umbrales (Stravides, 2016).

Para poder estudiar la espacialidad de los bordes en la ciudad, se parte de la consideración del espacio vivido y de la teoría de Heidegger, que plantea que el problema de la filosofía es de lenguaje y no de verdad. Así, se entendería que para poder comprender realidades con temáticas complejas como la espacialidad, se debería empezar por tratar de comprenderla e interpretarla. Con esta consideración hermenéutica, alejándonos del positivismo, el problema es entender el o los múltiples significados que la espacialidad tiene para una sociedad determinada. Por lo tanto, se pretende con el andamiaje estudiar de manera sistemática el límite de ciudad, analizando y encontrando coincidencias argumentativas en las “ideas” más que en autores, tratando de mantener



**Esquema 1.** El constructo del andamiaje teórico. Fuente: Elaboración propia con base en el esquema de Urzúa (1991).

una concordancia de estructura, pero abierto a la postura crítica frente a otras ideas que puedan explicar el fenómeno desde otra perspectiva. En este sentido, se espera que el esquema permita un estudio de límite entre lo real y lo imaginario, precisamente un borde, que pueda explicar más ampliamente el umbral de encuentro de identidades, y el orden social entre los habitantes y el espacio físico (o territorio) en los espacios intermedios.

Este primer esquema permite no solo integrar las ideas y establecer relaciones de orden teórico y metodológico para estudio de imaginarios, también permite estructurar categorías conceptuales de amplias temáticas referente a espacialidades de borde y ciudad y analizar el discurso para encontrar las relaciones de significado.

#### **7.4.2. Segundo proceso: La reconstrucción del significado de borde en ciudades intermedias**

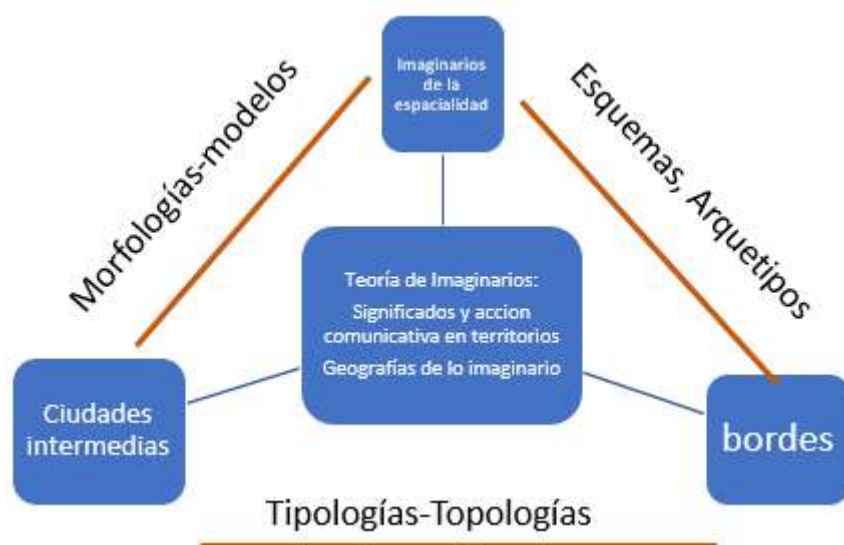
Considerando la teoría de imaginarios, su definición de ser una herramienta de construcción de la realidad y relacionándola con la perspectiva sistémica, podemos establecer la propiedad de los imaginarios de ser trabajados en capas multidimensionales y variadas escalas de reducción. De esta manera diferentes conceptos derivados de la observación de los fenómenos bajo la lupa de los imaginarios pueden unirse y crear ca-

tegorías, sin importar si constituyen esquemas o arquetipos ya que en teoría los une la estructura aglutinante de su propio significado.

En el caso de la ciudad los imaginarios se constituyen por datos observables derivados de los conceptos que se quiera estudiar. Los conceptos agrupados dentro de la denominada geografía de lo imaginario son, primero el imaginario espacial, Lahire argumenta sobre esto que *“los imaginarios de la espacialidad se reconocen en la pluralidad del habitar, y con una perspectiva constructivista muestra la importancia de articular lo situacional con la memoria histórica”* (Bernard Lahire, 2006). En segundo lugar, los imaginarios del borde urbano, cuya definición es muy mutable y cambiante, construye arquetipos o imágenes de la espacialidad y la relación entre esta dualidad se cierra con la trilogía que proporciona la tipología y el contexto territorial de un tercer concepto que es la ciudad intermedia, y sus cualidades espaciales. Debido a las características morfoespaciales y demográficas de la ciudad intermedia y su potencial para establecer modelos de ciudad compacta, propios del discurso sostenible del contexto actual, como respuesta a la ciudad moderna y como una manera de contener la ciudad en un modelo económico circular e interconectado. En este espacio de la ciudad el borde es una suerte de membrana que se estructura como un filtro permeable que permite traspasar o atravesar los flujos de varias centralidades endógenas o exógenas a la misma. La reconstrucción del borde, como método, genera una primera abstracción o reducción fenomenológica, en cuyo orden se daría respuesta a la problemática de necesidades proyectuales metodológicas para el uso de imaginarios. En el esquema 2 se muestra una relación para describir el fenómeno y la complejidad de la construcción social que, mediante el uso de los imaginarios en los bordes urbanos, permita entender cómo se reducen los elementos esenciales de la espacialidad. Para el ejemplo se plantean tres conceptos, en función de las teorías propuestas, derivadas todas de los imaginarios sociales y urbanos, que deberán arrojar variables para su estudio y comprensión de resultados. El enfoque metodológico, está relacionado a la teoría del significado y la acción comunicativa, que mediante la reducción fenomenológica propuesta por Husserl y ampliada por Albert Schütz permitirá encontrar la esencia en ese significado de los imaginarios sociales, para comprenderlos y describirlos.

De acuerdo con el método fenomenológico, la primera reducción se encarga de encontrar la sustancia, y hasta este punto se puede analizar objetivamente los fenómenos que conforman lo que entendemos como realidad. Por ejemplo, se puede utilizar el esquema propuesto para analizar la relación y variables de los imaginarios espaciales y la ciudad mediante la comprensión de sus estructuras morfológicas, y comprender como los prejuicios negativos derivados de la periferia pueden ser producto de territorios no planificados, de una cultura de parcelación y no de urbanización. Sin embargo, la realidad es siempre expresada subjetivamente por los individuos desde un imaginario social, por lo que nos encontramos a priori imposibilitados de aprehender una realidad más allá de esta experimentación. Es por esto importante abordar y explorar dentro de los imaginarios un tipo importante de institucionalización social de significaciones, el de la temporalidad. *“Se debe desentrañar el uso y la experimentación temporal de los individuos en sociedades actuales”* (Carretero, 2010). El aspecto del tiempo es de espe-





**Esquema 2.** Teoría de imaginarios y relación espacial entre conceptos clave. Nota: la explicación de los elementos en el caso de estudio permitirá interpretar las espacialidades de borde y sus imaginarios. Elaboración propia.

cial interés en la construcción de territorios y de los propios imaginarios urbanos, sobre todo en la actualidad en que incluso el mismo espacio físico como escenario de los fenómenos está en cuestionamiento con el auge de las tecnologías y la realidad virtual. En el presente estudio se consideran los conceptos de ciudad intermedia y de bordes urbanos para definir una tipología y morfología de territorio que desde sus habitantes han construido y reconstruido sus imaginarios. Es decir, que se considera pertinente entender y explicar el logos, el tipo y los topos de la ciudad para el modelo metodológico y análisis propuesto para imaginarios espaciales en la ciudad.

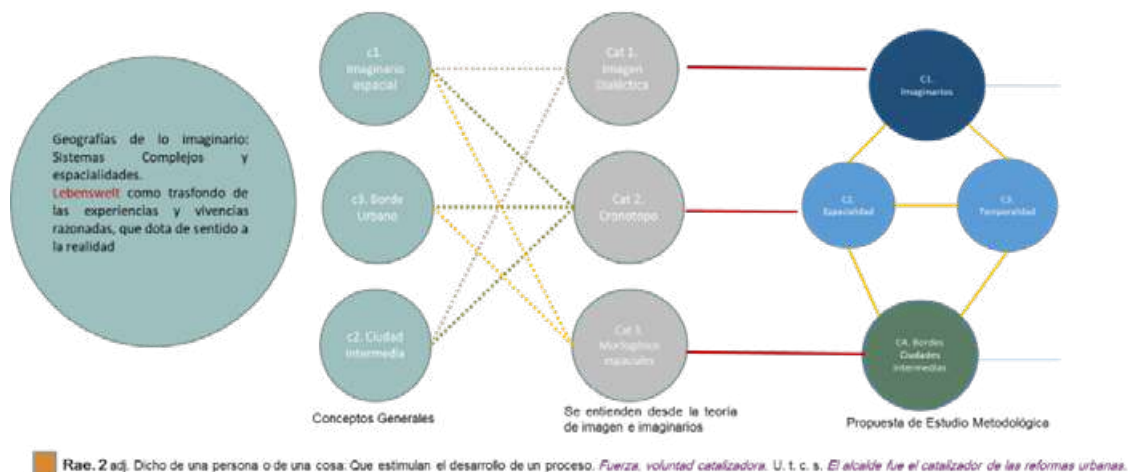
### 7.4.3. Tercer proceso: Los catalizadores conceptuales

Un catalizador, según la RAE, en su definición desde las ciencias químicas, hace referencia a una sustancia que puede incrementar la velocidad de una reacción química y se recupera sin cambios esenciales al final de su reacción. La segunda definición es: "dicho de una persona o cosa que estimula el desarrollo de un proceso". El logos del método explica justamente la lógica del andamiaje teórico y demostrará con el análisis producto de los datos de campo, que es factible abordar los imaginarios espaciales mediante consideraciones sistemáticas y fenomenológicas en los territorios y espacialidades seleccionadas desde las percepciones e imágenes producidas por los habitantes en lo que ellos consideran como su "lebensvelt". Estas imágenes, según la teoría, generan una ruptura de la historicidad y por lo tanto crea una dialéctica de los discursos e imágenes que las personas proyectamos o representamos en los territorios. Por lo tanto, resulta claro que se debe entender, en primer lugar, cómo funcionan y se usan las imágenes dialécticas de la ciudad para la construcción del concepto de imaginarios espaciales y, en consecuencia, la imagen dialéctica podría entenderse como un catalizador conceptual. El mismo proceso se puede repetir con los otros dos conceptos de

estudio; así, para entender el “tipo” se analizarán las espacialidades entendidas como bordes en la ciudad, ya que son fuente de imaginarios que integran la perspectiva de lo propio versus lo ajeno y permite entender los procesos de los constructos mentales que dan forma y limitan a la percepción de la ciudad y, al ser territorios tan sensibles a cambios, también producen imaginarios complejos y diferenciados en la ciudad. La tipología de espacialidad de borde puede entenderse desde sus elementos constituyentes, por lo que la noción de morfogénesis del imaginario (Narváez, 2013) puede ayudar a localizar, definir, analizar y comparar los elementos espaciales, y se pueden clasificar en “atractores, evocados y olvidados” (Guzmán, 2016) que a su vez toma en cuenta los aportes metodológicos de Narváez Tijerina sobre sus análisis del espacio físico y social en la ciudad (2004) y la utilización del dibujo espontáneo como herramienta de análisis para la ciudad (2007). Como en el caso de la imagen dialéctica, la morfogénesis puede ser un concepto catalizador del imaginario espacial en territorios de borde para poder caracterizarlos y diferenciarlos tipológicamente. El espacio y su dimensión temporal están conectadas indisolublemente, por lo tanto, en la ciudad se debe entender a la ciudad como producto del tiempo; las transformaciones, construcciones y reconstrucciones obedecen a cambios provocados por el transcurso del tiempo y los espíritus de las distintas épocas, acelerados o pausados por la flexibilidad o resistencia de los imaginarios locales a la influencia de lo global. En las obras literarias y artísticas, Bajtín<sup>31</sup> explica al cronotopo como “la conexión esencial de relaciones temporales y espaciales asimiladas artísticamente” (Bajtín, 1989). A la ciudad se la puede interpretar desde sus imaginarios utilizando el cronotopo puesto que, a símil de la novela, los relatos que producen imaginarios son esquemas construidos por la mente humana para explicar su realidad. En última instancia el tipo de territorio también se puede entender a una escala mayor como elemento de un tipo de ciudad que se ha transformado en contextos locales y regionales por acción del tiempo en el espacio y cuyos rastros están presentes en su morfología, por esto es necesario para la interpretación correcta de los imaginarios espaciales definir el territorio en tipo y forma, por eso la necesidad de identificar el tipo de ciudad, sus flujos y sistemas locales, regionales y globales.

Estos conceptos catalizadores pueden intersecar y trabajar de manera simultánea los conceptos de estudio a fin de poder encontrar las conexiones adecuadas para su interpretación desde el modelo metodológico, así, se trabajará con los conceptos de estudio para reconstruir los imaginarios espaciales de borde en el caso de estudio y poder demostrar adecuadamente desde el modelo propuesto la pertinencia del mismo y su posibilidad de réplica en casos de estudio similares. El modelo metodológico mediante el uso de catalizadores conceptuales también permite abordar el problema epistemológico de los imaginarios desde una visión pluridisciplinar e interdisciplinar. El cronotopo histórico que puede ser utilizado como un cronotopo espacial y arquitectónico en las ciudades, aún no ha sido profundizado, por lo que es necesario integrarlo en el análisis del discurso bajo un marco metodológico. Los acercamientos más importantes son los de Muntañola, quien define la arquitectura cronotópica como aquella capaz de vincular el espacio y el tiempo en un lugar.

31 Mijaíl Bajtín, fue un historiador, crítico literario y filósofo del lenguaje. Sus aportes radican en el análisis de la naturaleza dialógica de la obra literaria y acuñó la categoría de cronotopo.



**Esquema 3.** Conceptos y catalizadores. Elaboración propia.

## 7.5. *Discusión*

Los imaginarios en su operatividad son mecanismos que mediante la percepción social permiten interpretar la realidad como un elemento heterogéneo para el colectivo (Pintos, 2004). El surgimiento de los imaginarios se da por la necesidad de un grupo o colectivo para dar respuesta a su compleja realidad, un sujeto puede adoptar su propio imaginario o también adherirse al de la sociedad como, por ejemplo, sucede en el caso de los imaginarios urbanos, “siendo para él en un referente espacio temporal que lo ayuda a asumir un modelo de acción y respuesta ante la realidad” (Carretero, 2003). La utilidad del modelo metodológico y sus procesos radica en su fácil asimilación de las herramientas que tiene el discurso posestructuralista, los catalizadores conceptuales al considerar la temporalidad y espacialidad que perciben los sujetos permite, por ejemplo, entender la construcción de cronotopos históricos e imágenes dialécticas y su interpretación mediante el uso de imaginarios. Se puede utilizar la deconstrucción conceptual en el análisis de discursos, para entender la relación significado-significante independientemente de la técnica de recolección de datos, como encuestas, entrevistas o grupos focales, lo que da versatilidad al método. En una prueba piloto para evaluar la eficacia del modelo, fueron entrevistadas 5 personas mayores de 60 años y habitantes de territorios que, según el discurso oficial y el imaginario colectivo, son periferia/borde de la ciudad de Ambato. La muestra por conveniencia se realizó a personas reconocidas o representativas del lugar y que han vivido al menos 30 años en el sitio, ya que según la teoría serían los que más han madurado sus imaginarios mediante la noción de cronotopo espacial. Los sujetos en su discurso no identificaban a sus territorios periféricos como “borde”, sino que construían imágenes dialécticas, interpretando al borde en primer lugar como un espacio liminal, es decir, espacios “entre el campo y la ciudad”, adjudicándoles después una cualidad de intermediación gracias a la productividad, especialmente agroindustrial que existe en estos lugares. Los bordes pasan así, de pensarse como murallas límites a ser espacios porosos, llenos de interacción entre otros espacios. Por lo tanto, el borde más que límite en su interpretación

de espacialidad parecería ser más bien un espacio intermedio, y esta sería la deconstrucción del concepto mediante el uso de los catalizadores e imaginarios. La morfogénesis espacial de estos bordes y su productividad fundamentan, por ejemplo, otros imaginarios significativos presentes en el discurso, como la alta industrialización de la ciudad con respecto a la región, e incluso da sustento a los imaginarios simbólicos de la ciudad, el lema “tierra de flores y frutas”, por el que es reconocido la ciudad, no sería posible de mantenerlo en la actualidad sin el significado de espacialidad de borde productivo, presente en los imaginarios de sus habitantes de borde.

La ciudad es producida por entes urbanos, que en ella escriben y al mismo tiempo no pueden leer su singularidad. Se demuestra así que la ciudad no está formada solo por los pensamientos planificados, sino también por la vida urbana misma y en especial de lo cotidiano reflejado en la vida de sus habitantes, en estos habitantes se hallan imaginarios incompletos visuales o literales, pero de gran riqueza práctica y particular. Un imaginario social se compone de elementos o aspectos individuales, colectivos, sociales, imaginados, políticos institucionales, emblemáticos y afectivos en una sociedad, especialmente en la interconectividad y la asimilación cultural que se da en el contexto y discurso actual de la globalización y las posibilidades de la tecnología. “Identificar los atributos estructurales que permiten analizar qué es lo que los forman, tiene que ver principalmente con aquello que los imaginarios tienen y que conecta con los sujetos” (Hurtado, 2004). Es importante evaluar la eficacia del método propuesto, en primer lugar, para otros conceptos de la ciudad y para la infinidad de técnicas y métodos procesuales que se utilizan para la construcción de imaginarios. También se deben confrontar las herramientas conceptuales posestructuralistas al momento de interpretar la realidad y el significado de los discursos.

## Referencias

- Bajtín, M. (1989). *Teoría y estética de la novela*. Taurus.
- Benjamin, W. (2005). *Libro de los pasajes*. (L. Fernández Castañeda, I. Herrera, F. Guerrero, Trads.). Akal. (Obra original publicada en 1938).
- Carretero, A. (2003). La noción de imaginario social en Michel Maffesoli. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 104(3), 199-209.
- Carretero Bermejo, R. (2010). *Resiliencia. Una visión positiva para la prevención e intervención desde los servicios sociales*. *Nómadas. Critical Journal of Social and Juridical Sciences*, 27(3).
- Durkheim, E. (1968). *Las formas elementales de la vida religiosa*. Schapire.
- Guzmán, A. (2016). Los imaginarios urbanos y su utilización como herramienta de análisis de los elementos del paisaje. *Revista Legado de Arquitectura y Diseño*, (20).
- Fernández, S. (1997). *Habermas y la teoría crítica de la sociedad*. *Cinta de Moebio: Revista de Epistemología de Ciencias Sociales*, (1), 27-41.
- Gibson-Graham, J. K. (2002). Intervenciones posestructurales. *Revista Colombiana de Antropología*, 38, 261-286.

- Harvey, D. (2001). *Spaces of capital: towards a critical geography*. Edinburgh University Press.  
<http://www.jstor.org/stable/10.3366/j.ctvxcr9h3>
- Harvey, D. (2018). *La dialéctica*. Territorios, (39), 245-272.
- Hegel, G. (1994). *Fenomenología del espíritu* (1.<sup>a</sup> ed.). Fondo de Cultura Económica.
- Hurtado, D. (2004). Globalización y exclusión. De la invisibilización a la visibilización consumista de los jóvenes y los imaginarios de resistencia. *Revista Última Década*, 12(20).
- James, P. (2019). *The social imaginery in theory and practice*. En Hudson, E., Wilson, K. (Eds.). *The Global imaginery. Theories, ideologies, Subjectivities: Essays in honor of Manfred Stenge* (pp. 33-49). Cham: Springer Nature Switzerland AG.
- Lahire, B. (2006). *La culture des individus: dissonances culturelles et distinction de soi*. La Découverte. <https://doi.org/10.3917/dec.lahir.2006.02>
- Luelmo Jareño, J. (2007). *La historia al trasluz: Walter Benjamin y el concepto de imagen dialéctica*. *Escritura e imagen*, (3), 163-176.
- Martínez, J. (2018). *Imaginarios sociales, identidades violentas y el regreso del marxismo*. *Philosophia*, 78(2), 45-62.
- Merriman, P. (2022). *Space* (1st ed.). Taylor and Francis.
- Montoya, J. y Duque, I. (2017). *El subsistema de ciudades medias en Colombia y su integración al sistema urbano nacional*. En Maturana, F., Sposito, M., Bellet, C., Henríquez, C., Arenas, F. (Eds.), *Sistemas urbanos y ciudades medias en Iberoamérica* (pp. 110-143). Santiago: Serie GEO libros, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Murdoch, J. (2006). *Post-structuralist geography: a guide to relational space*. SAGE publications.
- Narváez Tijerina, A. (2004). *Un método para el análisis de la ecología del espacio físico y del social en la ciudad*. *Ciencia Ergo*, 11.
- Narváez Tijerina, A. (2007). Aproximación al análisis del dibujo espontáneo en la representación de la arquitectura y la ciudad. *DADU Revista Académica del Doctorado de Arquitectura, Diseño y Urbanismo*, (2), 1.
- Narváez Tijerina, A. (2013). *Construcción imaginaria de la ciudad*. Plaza y Valdés, S.A. de C.V. <https://elibro.net/es/ereader/uce/38884?page=1>
- Pintos, J. (2014). Algunas precisiones sobre el concepto de imaginarios sociales. *Revista latina de Sociología*, (4), 1-11.
- Silva Liévano, E. (2009). La ciudad como cronotopo real histórico y la configuración del espacio de ficción en la novela angosta del escritor colombiano Héctor Abad Faciolince. *Revista Folios*, (29), 97-110.
- Soja, E. (2000). *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Blackwell Publishers Ltd.
- Stavrides, S. (2016). *Hacia la ciudad de umbrales*. Akal.
- Taylor, C. (2006). *Imaginarios sociales modernos*. Paidós.
- Ursua, N. (1991). Ciencia y verdad en la teoría constructivista de la Escuela de Erlangen. *Teorema: Revista internacional de filosofía*, 10(2-3), 175-190.
- Yáñez Henríquez, R. (2010). La construcción social de la realidad. La posición de Peter Berger y Thomas Luckman. *Ars Boni et Aequi*, 6(2), 289-304.



## CAPÍTULO 8

### **Dinámicas de proximidad: estrategia de la movilidad cotidiana para abonar al derecho a la ciudad en ciudades de América Latina**

Adriana I. Olivares González

#### **8.1. Introducción. El derecho a la ciudad en América Latina desde el enfoque de la movilidad cotidiana**

Diversos estudios nos han mostrado que el siglo XXI será de ciudades, es decir, en las próximas tres décadas la población mundial que habitará en ciudades llegará a 2.2 billones de personas y este crecimiento se observará sobre todo en países en desarrollo (UN-Hábitat, 2022). Este hecho significa que habitar en dicho ámbito territorial es y será una premisa para el desarrollo de los individuos, de ahí la importancia del *derecho a la ciudad*.

Las ciudades heredadas del siglo XX que nos dieron la oportunidad de desarrollarnos como especie y que constituyen el patrimonio más importante que la humanidad ha generado, son el punto de partida para replantear la forma en la que vamos a gestionar nuestro hábitat en un momento marcado por importantes desafíos globales, regionales y locales que definirán la existencia futura de la humanidad.

En América Latina, la gestión neoliberal de la movilidad urbana ha generado profundos desequilibrios en sus ciudades (Pizarro, 2018). Las grandes distancias que la población debe recorrer en medios motorizados públicos y privados para desarrollar sus actividades y el todavía escaso uso de medios de movilidad activa como la bicicleta o la caminata son, sin duda, efectos de la modernidad que desde hace más de medio siglo trastocan el derecho al uso de la ciudad por sus habitantes con afectaciones particulares en su salud física y mental (Echavarría, 2017; Moreira et al., 2016).

Esta situación se agudizó durante la pandemia por el Coronavirus (covid-19) pues el transporte colectivo, incluidas sus estaciones, destacaron como focos importantes de contagio (Jenelius & Cebecauer, 2020), situación que obligó a los organismos internacionales y a los gobiernos locales a plantear recomendaciones y restricciones para su uso o, en el peor de los casos, para reducir la movilidad urbana de la población (UITP, 2021; Gobierno de México, 2021; SEMOVI, 2020).

La oportunidad en este contexto es que la eficiencia de la movilidad urbana es una de las variables que definen el posicionamiento de una ciudad en el mercado urbano global, por lo tanto, influye en la atracción de inversiones y en su desarrollo económico. Es en esta coyuntura que proponer estrategias posibles de gestión de la movilidad puede cobrar interés en los actores públicos y privados que tienen el control de la gestión urbana en América Latina (VISA, 2021; Kerney, 2022).

Sería una falacia suponer que el daño en el aumento de los costos del combustible se limita solo a los pobres. Incluso para la clase media, la inflación del transporte afecta profundamente los ingresos discrecionales. También compromete la prosperidad de toda la ciudad al disuadir a los residentes de visitar los centros de la ciudad y distritos comerciales, ya sea como trabajadores, compradores o clientes de lugares de vida nocturna.

En respuesta a este desafío, los líderes de las ciudades pueden considerar programas universales de movilidad básica que proporcionen un nivel mínimo de transporte accesible a todos los miembros de la sociedad. Las ciudades podrían subsidiar el transporte público para los residentes o aumentar la disponibilidad de plataformas de micro movilidad, como bicicletas eléctricas y Scooter. El hecho de que el 80 por ciento de los viajes urbanos se realicen en una distancia de menos de dos millas hace que la micro movilidad sea una alternativa muy atractiva a los viajes en automóvil, especialmente con el surgimiento de empresas privadas de bicicletas eléctricas y Scooter bien financiadas que podrían servir fácilmente como proveedores de tales viajes<sup>32</sup>

El paradigma que guía nuestro análisis de la *movilidad cotidiana* es el *derecho a la ciudad*, ya que la forma en que vivimos la ciudad, nuestra vida cotidiana, esta implícitamente relacionada con la forma en la que nos movemos en ella, de manera que repensar la manera en la que queremos desplazarnos significa también, definir el tipo de ciudad que queremos. Así, retomamos la idea de Harvey cuando afirma que “El derecho a la ciudad es mucho más que la libertad individual de acceder a los recursos urbanos: se trata del derecho a cambiarnos a nosotros mismos cambiando la ciudad...” (Harvey, 2009, 23).

Desde la línea de la movilidad cotidiana el *derecho a la ciudad* está estrechamente ligado a la *equidad* ya que las características socioeconómicas de la población influyen

32 It would be a fallacy to assume that the harm of rising fuel costs is by any means limited to the poor. Even for the middle class, transportation inflation cuts deeply into discretionary incomes. It also compromises citywide prosperity by discouraging residents from visiting downtowns and vital commercial districts, either as workers, shoppers, or patrons of nightlife venues

In response to this challenge, city leaders can consider universal basic-mobility programs that provide a minimum level of transport accessible to all members of society. Cities could subsidize public transit for residents or increase the availability of micromobility platforms, such as e-bikes and scooters. The fact that 80 percent of urban trips are over a distance of less than two miles makes micromobility a highly attractive alternative to automobile travel, especially with the emergence of well-funded private e-bike and scooter companies that could readily serve as vendors for such a program (Kerney, 2022, p. 24).



en la demanda y elección modal de los desplazamientos, y estas, a su vez, repercuten en la “posibilidad de los habitantes de tener acceso a recursos, oportunidades y actividades en los sectores económicos, sociales y de salud” (Banco Mundial *et al.*, 2013, p. 4). Bajo esta consideración, la equidad a su vez está ligada al concepto de la *accesibilidad urbana*, entendida como “La oportunidad que tiene un individuo en una localización determinada, de participar en una actividad particular o conjunto de actividades” (Thakuriah, 2001).

Así, el *derecho a la ciudad* desde la movilidad cotidiana significa que los individuos tengan la posibilidad de desplazarse en la ciudad para participar en las actividades básicas de la *vida cotidiana*: trabajo, educación, abasto, deporte, ocio, recreación y política, de manera que, mientras mayor sea dicha participación mayor será su inclusión en una determinada sociedad y ciudad (Olivares, *et al.*, 2017). Por lo tanto, si el servicio de transporte público y las condiciones de la infraestructura, particularmente la destinada a los desplazamientos no motorizados (a pie y en bicicleta) no permiten que los individuos puedan desarrollarse integralmente, no será posible avanzar hacia y en particular el derecho a la ciudad.

## **8.2. Las dinámicas de proximidad y el derecho a la ciudad**

La *movilidad cotidiana* es definida como la “suma de los desplazamientos que realiza la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado” (Miralles-Guash, 1998; Miralles-Guash & Cebollada, 2009, p. 194) y que supone el retorno al lugar de residencia en el mismo día (Casado Izquierdo, 2008).

La distribución modal y su relación con el tiempo empleado en los desplazamientos permite establecer las *escalas* de uso de la ciudad, su *estructura* y las *relaciones* que ofrece a los residentes en su entorno urbano (Miralles-Guash, 1998).

Cuando el entorno urbano, al que se denominará *entorno de proximidad*, cuenta con unos determinados atributos territoriales orientados para que la población realice sus actividades cotidianas mediante desplazamientos breves que se realizan a pie, se observan *dinámicas de proximidad* (Marquet & Miralles-Guash, 2015). Las *dinámicas de proximidad* confirman la *caminabilidad* y la *accesibilidad* de un territorio (Litman, 2004, Marquet & Miralles-Guash, 2015) y, por ende, el ejercicio del *derecho a la ciudad* ya que ponen en evidencia un conjunto de atributos socioeconómicos y territoriales que condicionan la posibilidad de los individuos de participar en las actividades cotidianas de una determinada sociedad y ciudad.

Los *desplazamientos de proximidad* son aquellos en los que interactúan cercanía física entre origen y destino, y accesibilidad peatonal (Marquet & Miralles-Guash, 2015). La *cercanía física* en la escala peatonal es un atributo de difícil medición ya que depende de diversos factores sobre todo vinculados a las condiciones socioeconómicas de la población y a la cultura de la movilidad en cada ciudad y país. Estudios europeos, como el de Ryley (2008), han planteado como movimientos breves los que no rebasan los 10 minutos caminando, sin embargo, para el caso latinoamericano, cuyas ciudades en el siglo xx se desarrollaron siguiendo los principios urbanísticos del movimiento

moderno y cuya accesibilidad fue sustentada en los desplazamientos en automóvil, es necesario adecuar este parámetro.

De acuerdo con Miralles, las características del territorio de la ciudad que promueven la generación de *dinámicas de proximidad* son las siguientes: la extensión, la densidad de habitantes y de puestos de trabajo, las características del espacio público vinculadas a la compacidad, multifuncionalidad y la presencia de infraestructuras para la convivencia de velocidades diferentes (2006). Para el caso de las ciudades latinoamericanas agregaríamos como características vinculadas al espacio público, la seguridad pública y vial.

Los atributos que fomentan las *dinámicas de proximidad* son la base de una *ciudad caminable*, definida por Litman (2004) como aquella que tiene las cualidades para desplazarse a pie con seguridad, comodidad y conveniencia. Dichas cualidades pueden ser sintetizadas en las siguientes: tienen una estructura compacta y una morfología abierta que facilita los desplazamientos breves; presenta una importante diversidad funcional y una alta densidad en términos de población, unidades económicas y servicios (Banister, 2008; Mayne, D. J., Morgan, G. G., Willmore, A., Rose, N., Jalaludin, B., Bambrick, H. et al., 2013) de manera que los desplazamientos a pie resultan convenientes ya que los individuos pueden cubrir sus necesidades cotidianas en los *entornos de proximidad*; y finalmente cuenta con la infraestructuras para desplazarse con seguridad y comodidad. Para Litman (2004) las ciudades caminables: satisfacen las necesidades básicas de desplazamientos, bajan los gastos tanto externos (infraestructura) como de los usuarios, el suelo tiene un uso más eficiente, se fomenta la habitabilidad y el sentido de comunidad, mejora la condición física y la salud pública de los habitantes, se fomenta el intercambio económico y es la base para alcanzar objetivos vinculados a la equidad.

Todo lo anterior nos permite concluir que las dinámicas de proximidad pueden considerarse como estrategias, clave para fomentar la accesibilidad y la caminabilidad urbana y con ello caminar hacia el paradigma del derecho a la ciudad.

### **8.3. El abordaje de la movilidad cotidiana de las ciudades de América Latina**

Latinoamérica es heredera de un pasado común y después de quinientos años aún son reconocibles algunos lazos que nos definen como región, sin embargo, también es posible observar un sinnúmero de componentes políticos, económicos y sociales que dan singularidad a cada país y ciudad (Jajamovich, G. Paz., Cortés-Morales, A. y Arango, D., 2016).

Por ello, hacer un análisis de los procesos que condicionan el *derecho a la ciudad* en esta vasta y diversa región, aún poco articulada, constituye un desafío que hemos considerado oportuno abordar desde la movilidad cotidiana de algunas de las capitales de los países ahí localizados, para evaluar su avance o posibilidad de transitar hacia la generación de dinámicas de proximidad y con ello a garantizar la *equidad* en el uso y disfrute de la ciudad y, además, el *derecho a la ciudad*.

La selección de los países y ciudades no fue arbitraria, se sustentó en el acceso a información sobre la movilidad cotidiana de las ciudades, que nos permitiera hacer un análisis comparativo. Así, la base de datos del Observatorio de Movilidad Urbana del Banco de Desarrollo para América Latina 2009 y 2015 fue el soporte para seleccionar las ciudades de mayor población de los países seleccionados de la región, la mayoría de las cuales son capitales que han acumulado históricamente el desarrollo material de cada país. Cabe agregar que como casos especiales se agregaron las ciudades de Sao Paulo y Curitiba en Brasil y Guadalajara, México, la primera por su relevancia tanto demográfica como económica que destaca sobre la capital, Brasilia; la segunda por considerarse una ciudad paradigmática de la región en lo relativo a la gestión sustentable del territorio, particularmente en el área de la movilidad urbana, y la tercera como la segunda ciudad en importancia de México, en la cual, desde el gobierno del estado que, inicio en 2013, han tenido fuerte impulso las políticas públicas en el área de la movilidad urbana. Así se consideraron ocho capitales y tres ciudades (Tabla 1).

Para analizar la movilidad cotidiana y la presencia de dinámicas de proximidad se han considerado, para todas las ciudades, un conjunto de variables territoriales y socioeconómicas aparte de las que corresponden propiamente al área de la movilidad urbana:

- Variables de movilidad cotidiana: distribución modal de los desplazamientos cotidianos.
- Variables territoriales: superficie y densidad de la ciudad.
- Variables socioeconómicas: PIB anual per cápita del país.

Por otro lado, se integraron en el discurso otras variables que nos brindaron información sobre la compacidad y multifuncionalidad del territorio y la presencia de infraestructura para la integración de velocidades y modos diferentes de desplazamiento, que solo se encontraron para algunas de las ciudades analizadas.

La información fue extraída de documentos oficiales elaborados por organizaciones internacionales. La información de movilidad cotidiana se extrajo de las bases de datos del Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina (OMU), del Banco de Desarrollo de América Latina, de la Corporación Andina de Fomento (CAF), que fue integrada en 2009 y 2015. La información demográfica y socioeconómica se extrajo de documentos y bases de datos de UN Habitat World Cities Report 2022, OCDE. Stats y CEPALSTAT 2023.

## **8.4. La movilidad cotidiana y las dinámicas de proximidad en ciudades capitales de América Latina en el contexto neoliberal**

### **8.4.1. Características de ciudades de la región**

Las proyecciones demográficas indican que entre 2000 y 2030 se triplicará la superficie urbanizada del planeta, la mayor parte de este crecimiento se observará en las regiones menos desarrolladas (United Nations, 2015). En 2023, de las 34 ciudades con

más de 10 millones de habitantes del mundo, seis estaban situadas en América Latina: Sao Paulo, Ciudad de México, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Lima y Bogotá, listadas por cantidad de población; y se preve que su población siga creciendo para 2030 (Federal Statistical Office of Germany, 2023; UN Habitat, 2021).

En el contexto latinoamericano predomina un modelo de gestión urbana con abundantes normas, pero escasas regulaciones en donde el suelo constituye una mercancía en cuya inversión no hay pérdidas, de manera que en la praxis dicha gestión responde al mercado inmobiliario (Brites, 2017). En el mismo sentido, las políticas públicas orientadas a la gestión de la ciudad tienen un fuerte componente político por lo que se privilegian los grandes proyectos, altamente visibles para los votantes, y un discurso que se apropia y manipula temas de fondo orientados a la sostenibilidad, la igualdad, la seguridad, la salud, la accesibilidad, en fin, asuntos de alta preocupación actual para los habitantes urbanos.

Así, el capital orienta los procesos de producción y reproducción del suelo y se apropia de los bordes urbanos y las zonas consolidadas de las ciudades con alto potencial y rendimiento económico, de manera que los “entornos urbanos embellecidos, paisajísticos, modernos, altamente equipados, creativos, etc., pasan a consolidarse como la cara visible de la ciudad, y fijan preceptos estéticos que legitiman y camuflan la desigual acción del urbanismo neoliberal” (Brites, 2017, p. 573).

Las capitales de la región, de esta manera se han caracterizado en mayor o menor medida, por tener un proceso masivo de producción de suelo que no está relacionado con su incremento poblacional, donde sus bordes urbanos presentan una fuerte dispersión con relación a las zonas centrales. Destaca en este fenómeno la ciudad de Santiago, Chile, cuya superficie en 2020 era de más de 11 mil km<sup>2</sup> con una densidad urbana promedio de 711 hab/km<sup>2</sup> y una densidad en la zona central de 2644 hab/km<sup>2</sup>. En menor medida este fenómeno se repite en la Ciudad de México y Bogotá con densidades promedio de alrededor de 4400 hab/km<sup>2</sup> y 3500 hab/km<sup>2</sup> respectivamente, mientras que en sus zonas centrales son de alrededor de 5200 y 4200 hab/km<sup>2</sup> respectivamente (UN Habitat, 2023). Quito, por otro lado, presenta altos niveles de densidad y compacidad en la urbanización lineal que se asienta en la hoya de Quito, delimitada por la Cordillera Occidental y Oriental de los Andes, mientras urbanizaciones de los valles la densidad es radicalmente inferior (Orquera, 2022).

Al fenómeno de la concentración-dispersión entre las zonas centrales y los bordes de las ciudades es necesario agregar la fuerte fragmentación socioespacial resultante de las amplias brechas de desigualdad social que han caracterizado a las ciudades de la región. La población que habitaba en barrios marginales en ciudades de América Latina y El Caribe en 2020 era de 95.5 millones de personas (UN Habitat, 2023) y esto se traduce en deficiencias de infraestructura básica que incluye también la necesaria para la movilidad urbana en sus diferentes escalas. Las capitales latinoamericanas así, representan las megaciudades del Sur Global, definidas desde finales del siglo xx por Castells como “constelaciones discontinuas de fragmentos espaciales, piezas funcionales y segmentos sociales” (1996, p. 438).

En estas megaciudades el impulso de dinámicas de proximidad constituye una oportunidad para mejorar la vida y desplazamientos cotidianos de toda población, incluyendo la económicamente vulnerable. Las zonas que por su estructura urbana y densidad poblacional pueden albergar dinámicas de proximidad son las zonas centrales originales de cada ciudad, incluyendo las que corresponden a los asentamientos preexistentes absorbidos durante su proceso de expansión.

Cabe destacar que, en zonas de alta vulnerabilidad, la propia población residente, apoyada en dispositivos propios de la economía informal, va modelando su entorno barrial para acercarse los servicios que requiere para satisfacer sus necesidades cotidianas e improvisa las dinámicas de proximidad. Destaca como ejemplo los tianguis<sup>33</sup> semanales, en cuyo itinerario van acercando productos alimentarios y de consumo básico a todo tipo de asentamientos, incluyendo los más alejados y monofuncionales de las ciudades. Además, el itinerario que supone visitar un tianguis permite deambular por el espacio público y tejer, como afirma Espinoza (2014), un diálogo entre ciertos dualismos de la ciudad moderna, supuestamente infranqueables, y encontrar conexiones, diálogos e hibridaciones temporales y culturales.

#### **8.4.2. Ingresos, motorización y dinámicas de proximidad**

Las *dinámicas de proximidad* solo se desarrollan cuando el territorio cuenta con la suficiente diversidad funcional que lo hace atractivo para la satisfacción de las necesidades cotidianas de sus habitantes, sin embargo, también requiere de la implementación de otras estrategias que fomenten el uso de la ciudad en la escala de cercanía, que distinguen a la dimensión barrial, y que permitan el uso intensivo del espacio público.

En este sentido, los desplazamientos de escala de lejanía o metropolitana pueden constituir un recurso que fomenta las *dinámicas de proximidad* cuando se realizan mediante el transporte público, ya que el trayecto a pie a las paradas promueve el uso del espacio público y, en consecuencia, el aprovechamiento de los servicios establecidos en el territorio, además del reconocimiento de los habitantes del barrio. Caso contrario sucede cuando se utiliza el automóvil, que funciona como un medio que aísla a las personas del territorio y las retrae de las oportunidades que ofrece el espacio público (Link et al., 2022).

En este sentido, es necesario considerar que en la cultura latinoamericana el automóvil es un símbolo de estatus social y una aspiración de los habitantes (Litman, 2004), situación que tiene su explicación histórica en aspectos económicos y culturales de la relación con los Estados Unidos de América que, a su vez, influyó en el proceso de planificación y crecimiento de sus ciudades bajo los principios urbanos del Movimiento Moderno. Así, durante la segunda mitad del siglo xx, la planificación urbana desagregó

33 El tianguis (*tianquiztli* en nahuatl), puede ser definido como un mercado callejero tradicional, temporal e itinerante que durante una semana va recorriendo diversos espacios públicos de una ciudad con alta demanda de productos alimentarios y de consumo básico. Este tipo de mercado se conserva de la tradición de los pueblos originales de la región mesoamericana, y en la actualidad forma parte del comercio popular de diversos países latinoamericanos. La gestión de los tianguis en las ciudades actualmente es diversa, sin embargo, le caracteriza un cierto grado de formalidad al pagar un permiso -formal o informal- por el uso del espacio público.

a las ciudades por zonas que, a su vez, conectó mediante grandes infraestructuras para el automóvil.

Covarrubias (2013) sintetiza en tres momentos la motorización de América Latina: a) la difusión del modelo industrial fordista relacionado con el auge del petróleo que se expresó en la masificación del uso del automóvil y la dispersión urbana; b) la crisis del fordismo el advenimiento de la sociedad posindustrial que conllevó el desplazamiento de los centros de producción y consumo de automóviles hacia economías en desarrollo como las de América Latina; y c) la aceleración de la motorización en América Latina contra tendencias de las economías desarrolladas en transición hacia la Tercera Revolución Industrial basadas en el uso de energías renovables e internet como sistema de comunicación.

El valor cultural que ya tenía el automóvil en América Latina tomó fuerza en el siglo XXI durante la pandemia por COVID-19 ya que, a diferencia del espacio y transporte públicos que representaban un peligro por la aglomeración de personas y el contagio latente del virus SARS-CoV-2, el automóvil se convirtió en un dispositivo móvil de confinamiento que permitía realizar las actividades cotidianas básicas con relativa seguridad (Ruiz-Arriaga, 2021).

Así, la tendencia en las ciudades de América Latina es el incremento del índice de motorización (IM)<sup>34</sup> con prevalencia en países y ciudades con mayores ingresos, lo que se expresa en la distribución modal de los desplazamientos en las ciudades y en la presencia de dinámicas de proximidad.

Argentina, por ejemplo, hasta 2010 mantuvo un incremento permanente de su PIB per cápita y destacaba entre los más altos de América Latina. En el año 2015 en particular su PIB per cápita fue de 12,367 dólares y su IM fue el más alto de la región con 323 automóviles. Buenos Aires en particular con un IM de 253 automóviles tuvo una distribución modal con fuerte prevalencia de los desplazamientos en este medio (48%), poco más abajo estaba el transporte público (36%), mientras que los desplazamientos en medios no motorizados fueron relativamente escasos (16%) aunque se duplicaron con relación al 2007, de lo que se puede deducir que las actividades cotidianas se desarrollaban generalmente en largas distancias mientras que las dinámicas de proximidad pudieron tener un incremento entre 2007 y 2015 (Banco de Desarrollo de América Latina y El Caribe, 2015; CEPAL, 2023; Rivas *et al.*, 2019). En 2022 Buenos Aires, presentaba según datos de ONU Hábitat, una alta cobertura de transporte público que dio servicio al 87.3% de su población, de manera que se favorecían los traslados de grandes distancias, sin embargo, la población que habitaba a distancias convenientes del espacio público abierto que es fundamental para fomentar la movilidad a pie era de apenas la mitad (49.5%) (UN Habitat, 2023).

Perú, por otro lado, desde el año 2000 ha mantenido un incremento constante de su PIB per cápita, pero conserva un lugar intermedio con relación a otros países de la región, apenas arriba de los países de América Central, que son los de mayor rezago económico. En 2007 el PIB per cápita de Perú fue de 6260 dólares y su IM fue de 122

34 El índice de motorización se refiere al número de automóviles por cada 1.000 habitantes

automóviles por cada mil habitantes, ambos indicadores son la mitad de los de Argentina y Buenos Aires en el mismo año, situación que tuvo su expresión en la distribución modal de los desplazamientos en su capital, Lima, que presentó una alta prevalencia de los desplazamientos en transporte público (51%) y un equilibrio entre los desplazamientos en automóvil (25%) y en medios no motorizados (24%). (Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe, 2015; CEPAL, 2023; Rivas *et al.*, 2019). Mas recientemente, en 2022, Lima proveía acceso a transporte público solo al 34% de sus habitantes, sin embargo, el 80% habitaba a una distancia conveniente del espacio público (UN-Habitat, 2023), situación que en conjunto pudo ofrecer oportunidades para el desarrollo de dinámicas de proximidad.

De estas comparaciones podemos deducir que la extensa superficie y la estructura funcional poco diversa de la mayoría de las ciudades de América Latina, requiere de desplazamientos de gran escala para el desarrollo de las actividades cotidianas de sus habitantes, los cuales son realizados en automóvil en las ciudades localizadas en países con mayor desarrollo económico y en transporte público en las de menor pujanza económica. Los desplazamientos de escala pequeña e intermedia que se realizan en medios no motorizados son más representativos en economías con bajo PIB per cápita, pues se desarrollan como respuestas adaptativas de la población para satisfacer sus necesidades cotidianas, sin infraestructura adecuada y sin apoyo del Estado. De manera que, por lo general, las dinámicas de proximidad se observan donde la desigualdad y la pobreza no dejan otras alternativas a la población.

Se observa un tercer grupo de ciudades ubicadas en algunos países de América Latina cuyo PIB per cápita está arriba del promedio regional como Curitiba, Brasil y Guadalajara, México, que han logrado equilibrar la distribución modal de sus desplazamientos. En estas ciudades con un PIB per cápita intermedio de 9,389 y 9,036 dólares, apenas arriba del promedio de la región, y un alto IM de 402 y 356 automóviles, respectivamente, solo la tercera parte de sus desplazamientos se realizan en este medio, mientras que la representatividad de los desplazamientos no motorizados es del 35% y 37% (Tabla 1 y Tabla 2) (INEGI, 2016 y 2021). En estos casos, si bien los desplazamientos largos tienen una alta representación de alrededor del 70%, la presencia de los medios no motorizados denota un uso de la ciudad de mediana y pequeña escala que constituyen una oportunidad de fomentar dinámicas de proximidad. Destaca en ambos casos el fortalecimiento de la infraestructura ciclista y el sostenido incremento del uso de la bicicleta, que en Guadalajara y su área metropolitana entre 2015 y 2020 casi se cuadruplicó y tuvo una representación del 11%, como consecuencia de la implementación del sistema de bicicletas públicas y el crecimiento de la red de ciclovías (INEGI, 2016 y 2021).

Los datos anteriormente analizados apuntan a que el automóvil conserve, con pocos cambios, su prevalencia aspiracional en la movilidad cotidiana de la población de las ciudades de América Latina en la tercera década del siglo XX y esto constituye un obstáculo para generar dinámicas de proximidad que permitan a la población acceder a recursos y oportunidades, ya que como afirma Covarrubias "...la motorización compite por la calle y se apropia de ella, es decir, se apropia del espacio público por excelencia convirtiéndolo

en “espacio conectivo con la circulación como único uso posible [Luego, el espacio público devenido en calle-autopista] es también un elemento de selección y segregación puesto que solo admite a aquellos usuarios que tengan coche” (2013, p. 30).

Sin embargo, en los últimos casos, en Curitiba y Guadalajara, se observan algunas tendencias positivas que debemos estudiar con más detalle para observar los procesos que están dando lugar a un ajuste de la prevalencia modal.

### **Amenazas y oportunidades que afectan la generación de dinámicas de proximidad en América Latina**

Para las grandes ciudades de América Latina se identificó un conjunto de factores estructurales que pueden constituir amenazas y oportunidades para el desarrollo de políticas públicas orientadas a fomentar las dinámicas de proximidad.

Las dinámicas de proximidad solo serán posibles como política pública en las ciudades donde los gobiernos metropolitanos y locales establezcan controles para evitar la urbanización especulativa que ha caracterizado el desarrollo urbano latinoamericano de los últimos 40 años y que ha resultado en ciudades espacialmente fragmentadas, socialmente segregadas, con afectaciones a los recursos ambientales y los servicios ecosistémicos del territorio. Frente a esto se requiere orientar urbanizaciones que respeten los recursos ambientales del territorio, con usos mixtos, morfologías compactas y una estructura de calles de diversas jerarquías y sin restricciones de acceso que son requisitos esenciales para la generación de *dinámicas de proximidad*.

En este sentido, la seguridad pública ha sido el argumento principal bajo el cual se han promovido las urbanizaciones cerradas, primero orientadas a la población de alta capacidad económica y, más recientemente, a toda la población que puede adquirir una vivienda (Capron, 2021). El espacio público, en este sentido, es fundamental para el desarrollo de las ciudades y para la promoción de *dinámicas de proximidad*, la segregación socioespacial resultante de la captura del espacio público tanto por las urbanizaciones cerradas como por el automóvil es ya un factor que está exacerbando los conflictos entre diversas clases sociales, etnias y razas que componen las sociedades latinoamericanas. Lo cierto es que el modelo urbano de los conjuntos residenciales privados ha invadido a las ciudades (Capron, 2021) y esto afecta estructuralmente la posibilidad de contar con dinámicas de proximidad y, sobre todo, de generar una cultura de paz, tan necesaria en muchas ciudades del continente donde el crimen organizado ha ganado terreno.

El incremento de la motorización y el predominio del automóvil, como medio de desplazamiento, forma parte de la modernidad implantada en las ciudades del continente, como ya se detalló, sin embargo, en la actualidad está acompañada de matices que será necesario analizar y enfrentar. Destaca en este sentido, la asociación del automóvil a las subjetividades de población y la cultura, particularmente relacionados con elementos instrumentales, como la velocidad, la eficiencia y la seguridad, pero también con unos valores simbólicos, afectivos y emocionales que requieren un acercamiento particular a la cultura de moverse en cada ciudad (Osuna, M. y Olivares, G. 2021).



**Tabla 1***Datos socioeconómicos de países y ciudades seleccionados de América Latina*

	Población de la capital 2014 (1) (Miles)	Población de la capital proyección 2030 (2) (Miles)	Densidad de la capital 2014 Hab/km2 (1)	IM por ciudad (2007) (1)	IM por ciudad (2014) (1)	IM por país (2015) (3)	PIB per cápita por país (2010) (4)	PIB per cápita por país (calculado 2015) (4)	PIB per cápita por país (2022) (4)
Bogotá	9,070	12,343	19,333	101	191				
Colombia						111	5,591	6,310	7,343
Buenos Aires	15,770	16,456	4,061	323	253				
Argentina						316	12,532	12,367	12,250
Ciudad de México	20,393	24,111	7,818	291	199				
México						297	8,767	9,036	9,497
Curitiba	3,414	4,040	8,033	270	356				
Brasil						208	9,284	9,389	9,452
Guadalajara	4,516	s/d	6,520	330	402				
México						297	8,767	9,036	9,497
Lima	9,752	12,266	12,211	53	122				
Perú						78	5,441	6,260	6,936
Montevideo	1,808	1,819	3,122	158	235				
Uruguay						280	15,925	17,617	19,905
Quito	2,239	2,180	4,348	S/D	161				
Ecuador						140	5,639	5,754	5,913
San José	1,349	1,595	5,358	250	298				
Costa Rica						224	10,069	11,408	13,284
Santiago	5,842	7,243	8,825	136	252				
Chile						250	13,395	14,639	16,336
São Paulo	20,935	23,824	9,477	234	300				
Brasil						208	9,284	9,389	9,452

*Fuentes:* (1) Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe 2008 y 2015; (2) UN Habitat (2021); (3) Rivas, M, A., Suárez-Alemán, A., Serebrisky, T., 2019; (4) OECD.Stat, City Statistics, el PIB per cápita en diferentes años se presenta según precios del 2018.

**Tabla 2***Distribución modal de ciudades seleccionadas de América Latina en 2007 y 2014*

	Distribución modal de los desplazamientos en 2007 (6)				Distribución modal de los desplazamientos en 2014 (6)			
	Transporte individual motorizado	Transporte público	Transporte no motorizado (a pie - ciclista)	Total	Transporte individual motorizado	Transporte público	Transporte no motorizado (a pie - ciclista)	Total
Bogotá	2,482,642	5,683,613	1,798,899	9,965,154	4,174,317	6,331,990	3,077,721	13,584,028
Colombia	25%	57%	18%	100%	31%	47%	23%	100%
Buenos Aires	13,331,040	10,584,161	2,230,000	26,145,201	16,457,113	12,499,174	5,420,342	34,376,628
Argentina	51%	40%	9%	100%	48%	36%	16%	100%
Ciudad de México	11,376,518	25,121,995	12,305,684	48,804,197	9,103,190	25,246,926	8,766,764	43,116,880
México	23%	51%	25%	100%	21%	59%	20%	100%
Curitiba	1,540,082	1,412,652	2,116,112	5,068,846	2,252,963	1,704,786	2,109,622	6,067,371
Brasil	30%	28%	42%	100%	37%	28%	35%	100%
Guadalajara	2,976,513	3,004,253	3,873,601	9,854,367	3,385,427	3,155,780	3,846,189	10,387,396
México	30%	30%	39%	100%	33%	30%	37%	100%
Lima	3,540,000	8,705,000	4,292,000	16,537,000	5,501,000	11,345,000	5,416,000	22,262,000
Perú	21%	53%	26%	100%	25%	51%	24%	100%
Montevideo	367,000	1,054,500	538,000	1,959,500	1,454,061	998,437	289,582	2,742,080

Uruguay	19%	54%	27%	100%	53%	36%	11%	100%
Quito	s/d	s/d	s/d	s/d	1,022,930	2,230,584	667,957	3,900,000
Ecuador	s/d	s/d	s/d	s/d	26%	57%	17%	100%
San José	522,020	650,834	375,000	1,547,854	1,364,480	1,116,974	525,000	3,006,454
Costa Rica	34%	42%	24%	100%	45%	37%	17%	100%
Santiago	4,777,666	6,502,876	6,541,038	17,821,580	5,986,942	5,479,950	2,259,252	13,726,144
Chile	27%	36%	37%	100%	44%	40%	16%	100%
São Paulo	11,286,390	11,837,500	12,683,087	35,806,977	14,469,205	13,957,220	14,400,000	42,826,424
Brasil	32%	33%	35%	100%	34%	33%	34%	100%

Fuente: Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe 2008 y 2015.

La generación de cambios culturales sobre la forma de moverse y hacer uso de la ciudad es fundamental y solo será posible mediante la concientización de los niños y jóvenes del negativo impacto de los medios motorizados, en particular el automóvil, en el ambiente, la salud física y mental y en el sentido de comunidad, solidaridad y empatía de los habitantes (Muñoz y Martínez, 2020). Desde 2013, *The New York Times* publicó un artículo titulado “El fin de la cultura del automóvil”, que mostró entre 2001 y 2009 una reducción del 23% del número medio anual de kilómetros recorridos por los jóvenes de entre 16 y 34 años, según un estudio del Departamento de Transporte de Estados Unidos (Rosenthal, 2013). En América Latina, algunas ciudades, como Bogotá en Colombia, empiezan a fomentar este cambio cultural (Muñoz y Martínez, 2020)

La infraestructura para los desplazamientos de gran escala tanto en los medios públicos como privados requiere de fuertes inversiones que en países con economías emergentes, como es el caso de la región latinoamericana, constituye un reto importante. Sin embargo, los desplazamientos a pie y las *dinámicas de proximidad* requieren de una inversión en infraestructura sustancialmente inferior que se puede dosificar en el tiempo y de ajustes normativos que orienten un modelo espacial multifuncional y de

morfología abierta y compacta, situación esta última que puede constituir un desafío en sociedades donde los negocios inmobiliarios destacan entre los más rentables.

Desde los años 60, Jacobs planteaba la necesidad de devolver el espacio público, sustraído por la planificación del movimiento moderno para la circulación de los automóviles, a la sociedad. Entre otros beneficios, esto generaría al desarrollo de una vida urbana más segura, bajo la premisa de que la seguridad se logra con la construcción de comunidad donde los ciudadanos son los mejores guardianes de la ciudad (Jacobs, 2011). La vida urbana exige un conjunto de habilidades definidas por Sennet como *civilidad*, cuyo propósito es fomentar la *sociabilidad pura*, es decir, aquella que es “ajena a las circunstancias de poder y los sentimientos privados de los individuos” (Sennett, 1978 en Bauman, 2006, p. 103), de manera que el contacto de dicho individuos en colectividad puede ayudar a promover dichas habilidades que se sustentan en la disposición de espacios que las personas puedan compartir como personas públicas en un determinado entorno social. La adquisición de *habilidades de civilidad*, a su vez, puede convertirse en una estrategia para atenuar la *cultura del miedo cotidiano* (Zukin 1995 en Bauman 2006) en el que está inmersa la sociedad latinoamericana en el siglo XXI.

Paradójicamente, en el contexto del modelo neoliberal que ha planteado un retraimiento de la acción colectiva, el modo de desplazamiento más viable para el conjunto de la sociedad es el caminar, ya que no está fijado por las condiciones económicas de la población, sino por las características físicas de los individuos y su posibilidad de desplazarse en el territorio (Tanikawa-Obregón y Paz-Gómez, 2021).

Así, las *dinámicas de proximidad* como parte de los nuevos paradigmas urbanos generados a finales del siglo XX y principios del XXI, constituyen una opción para experimentar, con las particularidades que caracterizan a las ciudades de nuestra región latinoamericana que, a fin de cuentas, han sido históricamente laboratorios de experimentación de paradigmas urbanos (Jajamovich, G. Paz., Cortés-Morales, A. y Arango, D., 2016)

Concluimos con el eje de nuestra reflexión, el derecho a la ciudad y Harvey cuando afirma que “La libertad de hacer y rehacer nuestras ciudades y a nosotros mismos es, como quiero demostrar, uno de nuestros derechos humanos más preciosos, pero también uno de los más descuidados” (Harvey, D., 2008, p. 23)

## Referencias

- Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe. (2008 y 2015). *Observatorio de Movilidad Urbana*. Obtenido de <https://www.caf.com/es/temas/o/observatorio-de-movilidad-urbana/bases-de-datos/>
- Banco Mundial et al. (mayo de 2013). Building Leaders in Urban Transport Planning (LUTP). (G7/M4) *Las dimensiones socioeconómicas del transporte urbano*. México, D.F., México.
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 73-80.
- Banister, D. (2011). The trilogy of distance, speed and time. *Journal of Transport Geography*, (19), 50-59.
- Bauman, Z. (2006). *Modernidad líquida* (6.ª ed.). Buenos Aires, Argentina: Fondo de Cultura Económica.

- Brites, W. F. (2018) La ciudad en la encrucijada neoliberal. Urbanismo mercado-céntrico y desigualdad socioespacial en América Latina, Urbe. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 9(39), 573-585, septiembre-diciembre. Pontificia Universidade Católica do Paraná, Brasil.
- Capron, G. (2021). Seguridad, desconfianza y la dimensión simbólica de la segregación en urbanizaciones cerradas. *EURE* (Santiago), 47(142), 121-137. <https://dx.doi.org/10.7764/eure.47.142.06>
- Castells, M. (1996). *La era de la información. Economía, sociedad y cultura* (2.ª reimpresión 1998 ed., vol. 1). Madrid, España: Alianza Editorial.
- Casado Izquierdo, J. M. (2008). Estudios sobre movilidad cotidiana en México. (U. d. Barcelona, Ed.). *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XII (273).
- Comisión Económica para América Latina (CEPAL). (2023). *Bases de datos y publicaciones estadísticas (CEPALSTAT)*. Consultado en <https://statistics.cepal.org/portal/cepalstat/index.html?lang=es>
- Covarrubias, A. (enero-junio 2013). Motorización tardía y ciudades dispersas en América Latina. Definiendo sus contornos; hipotetizando el futuro. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 6(11), 12-43.
- Echavarría Rodríguez, J. E. (2017). Restauración psicológica de los factores detonantes de estrés en la movilidad urbana: caso de estudio: Sistema de Transporte Colectivo Metro. *IX Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*. Barcelona-Bogotá, Junio 2017. Barcelona: DUOT.
- Espinoza, Z. H. (2014). Piel de calle. Una deriva en el tianguis Baratillo. *Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 4(2), 25-47.
- Federal Statistical Office of Germany. (2023). *The largest Cities worldwide 2023*, <https://www.destatis.de/EN/Themes/Countries-Regions/International-Statistics/Data-Topic/Population-Labour-Social-Issues/DemographyMigration/UrbanPopulation.html>
- Gobierno de México. (2020). *Impacto del COVID-19 en el transporte público*. Recuperado de: <https://www.gob.mx/imt/articulos/impacto-del-covid-19-en-el-transporte-publico>
- Harvey, D. (2008). El derecho a la ciudad. *New Left Review*, 53, 23-39. Recuperado de: <https://newleftreview.es/issues/53/articles/david-harvey-el-derecho-a-la-ciudad.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2016). *Encuesta Intercensal 2015* [Encuesta Intercensal]. Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2021). *Censo de Población y Vivienda 2020*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades* (2.ª ed.). Madrid, España: Capitán Swing.
- Jajamovich, G. Paz, Cortés-Morales, A., Arango, D. (12 2016). Ciudad latinoamericana: teorías, actores y conflictos; Universidade Estadual de Campinas. Centro. Interdisciplinar de Estudos da Cidade; Urbana; 8; 14; 1-7.
- Jenelius, E. & Cebeauer, M. (2020). Impacts of COVID-19 on public transport ridership in Sweden: Analysis of ticket validations, sales and passenger counts. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 8. 100242 DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100242>.
- Kerney (2022). *Readness for the storm. The 2022 Global City Report*. Recuperado de: <https://www.kearney.com/documents/291362523/293469161/Readiness+for+the+storm-the+2022+Global+Cities+Report.pdf/4d8684c4-3c33-d90e-3a76-40eb03f31a67?t=1666554433000>

- Lange Valdés, Carlos. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. *Revista INVI*, 26(71), 87-106. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582011000100004>
- Link F., Señoret, A., Fuentes, L., y Rodríguez, S. (2022). Vitalidad urbana y sociabilidad barrial: Santiago de Chile, ciudad y territorio. *Estudios Territoriales*, LIV(212), 443-458. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2022.212.2>
- Litman, T. A. (2004). Economic Value of Walkability. *World Transportation Policy and Practice*, 10(1), 3-11.
- Mayne, D. J., Morgan, G. G., Willmore, A., Rose, N., Jalaludin, B., Bambrick, H. et al. (2013). An objective index of walkability for research and planning in the Sydney Metropolitan Region of New South Wales, Australia: an ecological study. *International journal of health geographics*, 12.
- Marquet, O. & Miralles-Guash, C. (2015). Neighbourhood vitality and physical activity among the elderly: The role of walkable environments on active ageing in Barcelona, Spain. *Social Science & Medicine*, (135), 24-30.
- Miralles-Guash, C. (1998). La movilidad de las mujeres en la ciudad, un análisis desde la ecología urbana. (U. A. Barcelona, Ed.). *Ecología Política*, (15), 123-130.
- Miralles-Guash, C. (2006). *Usos del tiempo y movilidad*. Barcelona, Barcelona: Ayuntamiento de Barcelona.
- Miralles-Guash, C. & Cebollada, Á. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (50), 193-216.
- Moreira, J. M.; Rivière-Cinnamond, A.; Torres-Tovar, M.; Hoefel, G.; Amate Moreira, E. M. (2016). Salud humana en América Latina y el Caribe: análisis desde una perspectiva ecosistémica, en O. Betancourt, F. Mertens y M. Parra (Eds.) *Enfoques ecosistémicos en salud y ambiente*. Quito, Ecuador: Ediciones Abya Yala y La Comunidad de Práctica sobre el Enfoque Ecosistémico en Salud Humana en América Latina y el Caribe (COPEH-LAC) recuperado de [https://www.researchgate.net/publication/304676277\\_Salud\\_humana\\_en\\_America\\_Latina\\_y\\_el\\_Caribe\\_analisis\\_desde\\_una\\_perspectiva\\_ecosistemica](https://www.researchgate.net/publication/304676277_Salud_humana_en_America_Latina_y_el_Caribe_analisis_desde_una_perspectiva_ecosistemica)
- Muñoz Cardona, Ángel E., & Lorena Martínez Soto. (2020). La felicidad urbana desde la movilidad en barrios y centro de la ciudad. *European Public & Social Innovation Review*, 5(1), 58-80. Retrieved from <http://78.47.86.236/esir/article/view/118>
- Olivares, A. I, Díaz, V. L. y Medina M. A. (2017). Movilidad para la prosperidad, en Guadalajara Metropolitana. Prosperidad urbana: oportunidades y propuestas. ONU-Habitat.
- Organization for Economic Cooperation and Development, OECD. Stat, City Statistics. Consultado en [https://stats.oecd.org/Index.aspx?datasetcode=FUA\\_CITY#](https://stats.oecd.org/Index.aspx?datasetcode=FUA_CITY#)
- Orquera J. I. (2022). *Quito: movilidad cotidiana de los estudiantes universitarios en una ciudad lineal*, Universidad de Guadalajara, México.
- Osuna, M. G. (2022). *La práctica social del uso del automóvil con relación a la hibridación cultural de la narcocultura y la cultura estadounidense. Caso Culiacán, Sinaloa* [Tesis doctoral, Ciudad, territorio y sustentabilidad, Universidad de Guadalajara]. México.
- Osuna, M. G., Olivares, A. I. (2021). Cultura y subjetividades del uso del automóvil en la investigación de la movilidad cotidiana. *Cuadernos Con-Texto 7. Movilidad, Espacio y Formas de Exclusión en las Ciudades*. Universidad de Guadalajara, México.

- Pizarro, A. (2018). La movilidad urbana sostenible como paradigma contra-hegemónico. *Teoría Sociourbana*, (1). 75-90. La relación entre espacio y sociedad en el marco de los procesos socio-económicos neoclásicos. Universidad Nacional de General Sarmiento, Argentina y Universidad Autónoma Metropolitana, México,
- Rivas, M, A., Suárez-Alemán, A., Serebrisky, T. (2019). *Hechos estilizados de transporte urbano en América Latina*, Banco Interamericano de Desarrollo, Sector de Infraestructura y Energía, Nota Técnica N.º IDB-TN-1640
- Ruiz-Arriaga, V. R. (2021). Sana distancia en el transporte ¿Cuidado social en pandemia? Actas del Congreso internacional ciudades y comunidades sostenibles: los retos del desarrollo humano en esta década, Instituto de Estudios para la Paz y la Cooperación, Oviedo, España, pp. 91-106.
- Ryley, T. J. (2008). The propensity for motorists to walk for short trips: Evidence from West Edinburgh. *Transportation Research, Part A*, (42), 620-628.
- Secretaría de Movilidad, Ciudad de México. (2020). *Movilidad + COVID-19 en la Ciudad de México*, recuperado de <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/movilidad-covid-19-en-la-cdmx.pdf>
- Tanikawa Obregón, K. y Paz Gómez, D. M. (2021). El peatón como base de una movilidad urbana sostenible en Latinoamérica: una visión para construir ciudades del futuro. *Boletín de Ciencias de la Tierra*, 50, pp. 33-38. Febrero-agosto.
- Thakuriah, P. V. (Sept-Dic de 2001). Introduction to the Special Issue on Methodological Issues in Accessibility Measures with Possible Policy Implications. *Journal of Transportation and Statistics*, 4 (2/3).
- Rosenthal, Elisabeth. (29 June 2013,). The End of Car Culture, *The New York Times*.
- United Nations. (2015). World Urbanization Prospects. The 2014 Revisión. United Nations, Department of Economic and Social Affairs, New York.
- UN Habitat. (2021). *Population in Urban Agglomerations 2000-2035*, Urban Indicator database. Consultado en <https://data.unhabitat.org/datasets/population-in-urban-agglomerations-2000-2035-thousands/explore>.
- UN Habitat. (2023). *World Cities Report 2022*. Envisaging the future.
- UITP. (2021). Management of covid-19: Guidelines for public transport operators, recuperado de: <https://www.uitp.org/publications/management-of-covid-19-guidelines-for-public-transport-operators/>
- Visa. (2021). *La movilidad urbana en América Latina: una conexión hacia un futuro mejor. Cómo el ecosistema de transporte de Río de Janeiro ha mejorado las vidas de sus habitantes ofreciéndoles una forma más inteligente de moverse por la ciudad*. Recuperado de [https://www.visa.com.pa/content/dam/VCOM/regional/lac/SPA/Default/The%20Visa%20Difference/Innovation/GlobalUrbanMobility/Visa%20Urban%20Mobility%20in%20Latin%20America\\_MetroRio\\_SPA.pdf](https://www.visa.com.pa/content/dam/VCOM/regional/lac/SPA/Default/The%20Visa%20Difference/Innovation/GlobalUrbanMobility/Visa%20Urban%20Mobility%20in%20Latin%20America_MetroRio_SPA.pdf).





## CAPÍTULO 9

### **Espacio intermedio en la percepción del entorno urbano: estrategias de diseño. Cuenca-Ecuador como caso de estudio**

Daniela Auquilla  
Gabriela Lituma  
Natasha Cabrera

#### **9.1. Introducción**

El trabajo aborda los espacios intermedios entre vivienda y ciudad, destacando su importancia en la correlación interior-exterior, que ganó relevancia en la pandemia de covid-19. Se busca redefinir su papel, priorizando la perspectiva humana en el diseño y destacando la necesidad de valorarlos como umbrales significativos que pueden transformar la interacción entre diferentes ámbitos. Se contempla aquellos espacios que posibilitan la relación visual con el entorno, pero no necesariamente el contacto físico, siendo la ventana el elemento de partida, pero agregando espesor a su concepción original, ampliando nuestra comprensión de estos espacios intermedios y reconociendo su papel crucial en la vida urbana.

Por otra parte, se considera a la percepción de la población como un aspecto primordial para entender esta relación, ya que influye directamente en la forma como las personas interactúan con su entorno urbano y en su calidad de vida. Este hecho tiene implicaciones importantes en la generación de políticas públicas, la planificación urbana y el diseño del ámbito privado. Bajo estas consideraciones, se plantea la siguiente pregunta: ¿cómo los espacios intermedios de la vivienda influyen en la percepción del

contexto urbano y bajo qué estrategias de diseño se la podría mejorar? Para contestarla se elige a la población en etapa laboral de Cuenca-Ecuador, como caso de estudio.

## **9.2. Espacio de mediación público-privada**

El límite entre interior y exterior comprende una franja de interacción, ambigua y variable que enriquece ambas áreas, actuando como barrera, filtro y conector entre universos opuestos. Su importancia en la calidad de vida urbana y doméstica es significativa, ya que determina conexiones formales y experienciales entre ambas (Suárez, 2013). Su configuración se basa en la forma en que se habita y se mueve a través de él, siendo su función principal “separar lo unido y... unir lo separado” (Delgado, 1999, p. 104).

Si bien la vivienda es el lugar donde se desarrolla la vida íntima y familiar, la relación con el exterior, afecta su calidad (Montaner *et al.*, 2011). Por lo que elementos como ventanas, terrazas y balcones mejoran tanto el interior del edificio como su relación con lo urbano (Monteys, 2014). Sin embargo, las cualidades de estos también trascienden la unidad habitacional e inciden en la experiencia en la calle. El espacio intermedio actúa como mediador entre lo público y lo privado, promoviendo encuentros y usos compartidos; fomentando valores como la sociabilidad y la interacción en la comunidad (Montaner y Muxí, 2010).

Los gradientes o espacios intermedios permiten la conexión sin comprometer la intimidad de la vivienda. Esta transición debe ser visualmente clara, pero mantener la privacidad del interior y conectar con el lugar circundante, incorporando aspectos físicos, espaciales, históricos y socioculturales (Suárez, 2013), permitiendo una separación flexible en lugar de una exclusión definitiva. En la vida urbana, se busca separar lo público de lo privado, y el espacio intermedio se convierte en la transición que llena de significado a la vivienda (Valera, 1999), donde el control del acceso y la exposición visual regulan el nivel de privacidad en una edificación, manteniendo un equilibrio entre la apertura al exterior y la necesidad de privacidad. Son justamente los elementos físicos antes mencionados: ventanas, balcones, terrazas, galerías y sus cerramientos, los que determinan dicho equilibrio. Las ventanas, por ejemplo, más que simples aberturas enmarcan el paisaje y desempeñan diversas funciones, como la iluminación y la ventilación. Los balcones varían en tamaño y función, desde miradores hasta áreas de esparcimiento. Las terrazas son espacios más amplios que permiten una variedad de actividades al aire libre. Las galerías, por su parte, son pasadizos cubiertos que pueden conectar diferentes espacios. Pero también aspectos como el mobiliario, las cualidades ambientales (luz, sombra, circulación de aire, microclima), así como la dimensión estética, su diseño y composición inciden en dicha relación (Auquilla *et al.*, 2021) y en la posibilidad de que los espacios intermedios sean activos o inertes.

Estos espacios limítrofes entre lo doméstico y lo urbano influyen en la calidad de la vivienda y la ciudad. Su versatilidad y flexibilidad son clave, permitiendo diversas funciones cotidianas como estar, comer y descansar (Salvadó, 2014), volviéndolos habitables (Suárez, 2013), destacando la contemplación del paisaje como una actividad

enriquecedora, tanto que “asomarnos a la ventana... es asomarnos a la vida” (Monteys, 2014, p. 144).

De tal forma, el concepto de espacio intermedio adquiere relevancia capital en la comprensión de la vivienda como un elemento en constante interacción con su entorno, desempeña un papel fundamental como mediador entre interior y exterior (Aparicio, 2006). La conexión visual que ofrece con el entorno urbano, sin sacrificar la privacidad, se convierte en un elemento de transición que amplía los límites de la vivienda. Los elementos arquitectónicos que lo conforman enriquecen tanto el interior de la vivienda como la experiencia en la calle y la ciudad en su conjunto. Y el equilibrio entre la apertura al exterior y la necesidad de privacidad, resulta primordial para la creación de un entorno habitable y enriquecedor que promueva la interacción entre diferentes ámbitos, mejorando la calidad de vida de los residentes en un contexto urbano determinado (Mesa *et al.*, 2023).

### **9.3. Percepción del entorno**

Los sentidos, especialmente la percepción visual, inciden en la manera de experimentar y evaluar el entorno. Con la vista como sentido principal para obtener información del entorno, es fundamental analizar cómo la distancia y el ángulo de visión afectan la percepción de los detalles y la comunicación entre personas en edificios (Gehl, 2014). Contar con una vista atractiva de la ciudad determina la sensación de seguridad y la imagen urbana.

Es así que, la calidad de vida urbana está estrechamente relacionada con la percepción que tienen sus habitantes sobre el entorno y cómo este afecta sus emociones y comportamientos. Por lo tanto, la percepción del entorno urbano resulta primordial en la planificación urbana y la toma de decisiones de políticas públicas, pero también en el diseño arquitectónico de los espacios intermedios (Auquilla *et al.*, 2021). ¿Cómo se alcanza entonces una opinión positiva de diferentes espacios urbanos, destacando la importancia de la actividad humana y el entorno para influir en la sensación de bienestar?

Autores como Jane Jacobs (2011) sostienen que la percepción positiva y segura de un enclave urbano obedece a variables diversas como mezcla de usos, actividades al aire libre, vitalidad de la calle y conectividad en la zona. Ya que la estancia en la calle y en los espacios intermedios crea una sensación de actividad y proximidad. En este sentido, la idea de ojos “en” y “sobre” la calle significa que la gente observa y participa activamente en su entorno, siendo los espacios intermedios componentes elementales en la generación de una imagen y relación positiva con el contexto.

Además, la percepción del entorno no es estática, evoluciona con el tiempo y se adapta a las cambiantes circunstancias urbanas (Mesa *et al.*, 2023). En este sentido, es necesario considerar el contexto histórico, sociocultural y económico que influye en la percepción del entorno. Resulta clave entender desde una perspectiva multidimensional cómo las personas utilizan y experimentan los espacios para diseñar ciudades más habitables y atractivas (Al-Gebeily, 2023).

Bajo estas consideraciones, la revisión histórica de la evolución de los espacios intermedios permite identificar patrones, tendencias y desafíos clave que subrayan su importancia. Inicialmente, se observa un patrón en el cual los espacios intermedios se concebían como límites claros destinados a separar el interior del exterior, con ventanas pequeñas y escasas que proporcionaban una cantidad limitada de luz y ventilación. A medida que nos acercamos a la Edad Moderna, se produjo una tendencia hacia la apertura y la eliminación de barreras, lo que generó una mayor integración entre los diferentes ámbitos de la vivienda y la apropiación visual del exterior. Ya en el siglo XXI, la tendencia hacia habitaciones más grandes y áreas exteriores generosas, sugiere una creciente valoración de la naturaleza y la percepción de los espacios exteriores cercanos al hogar. Esta tendencia desafía las normas tradicionales y ofrece nuevas oportunidades para la transformación de los espacios intermedios en elementos valiosos tanto en la vida urbana como en el diseño de viviendas (Auquilla, *et al.*, 2021).

La investigación busca entender la incidencia de la percepción de la gente sobre el contexto urbano, desde los espacios intermedios de su vivienda, para aportar con estrategias y lineamientos de diseño que garanticen la experiencia plena y el disfrute de la ciudad. El contexto de estudio fue Cuenca en Ecuador; ciudad intermedia que, según el censo del año 2010, contaba con 331.885 habitantes en un área urbana de 7.248 hectáreas. Se consideró para el estudio a un grupo poblacional caracterizado por su capacidad de inserción laboral y producción económica, es decir, personas entre 18 y 64 años. Se organizaron los datos levantados en dos grupos etarios de estudio, con base en el estudio de Mansilla (2020): “jóvenes” y “adultos jóvenes” entre 18 y 39 años; así como “adultos” y “adultos mayores” entre 40 y 64 años. El tamaño de la muestra se calculó para cada grupo, con los datos del INEC (2010), obteniendo como muestra final 90 de entre 128.472 habitantes para el primer grupo, y 81 de entre 99.478 habitantes para el segundo grupo. Dichos grupos muestran un criterio formado por la experiencia que se acumula con los pasos de la edad, con escenarios de vida variados, por sus actividades y vida social. Además, la información recopilada pertenece a una población cuya prioridad principal es la adquisición, por venta o renta, de una vivienda; por ello, su percepción sobre las características de los espacios interiores y del entorno urbano observado desde estos espacios es muy relevante.

La investigación planteó un enfoque mixto: cuantitativo y cualitativo, que permitió correlacionar diferentes variables. A partir de una extensa revisión bibliográfica se obtuvieron 36 variables de análisis que se organizaron en tres tipos de espacio: interior, intermedio y exterior. El instrumento elegido para levantar la información fue una encuesta desarrollada con la herramienta *Google Forms*. Se incluyeron tres tipos de preguntas: escalas de Likert (1-5), de opción múltiple, y de respuestas abiertas. Esta herramienta se afinó con el apoyo de seis especialistas en las diferentes áreas, así como una prueba piloto a 10 personas. La encuesta se dividió en varias secciones según los distintos aspectos relacionados con el espacio intermedio y la percepción del entorno urbano por parte de los participantes. Las primeras preguntas abordaron variables de localización y caracterización de las viviendas, lo que permitió comprender el contexto exterior de la muestra en relación con el uso del espacio intermedio. El segundo tema se dividió

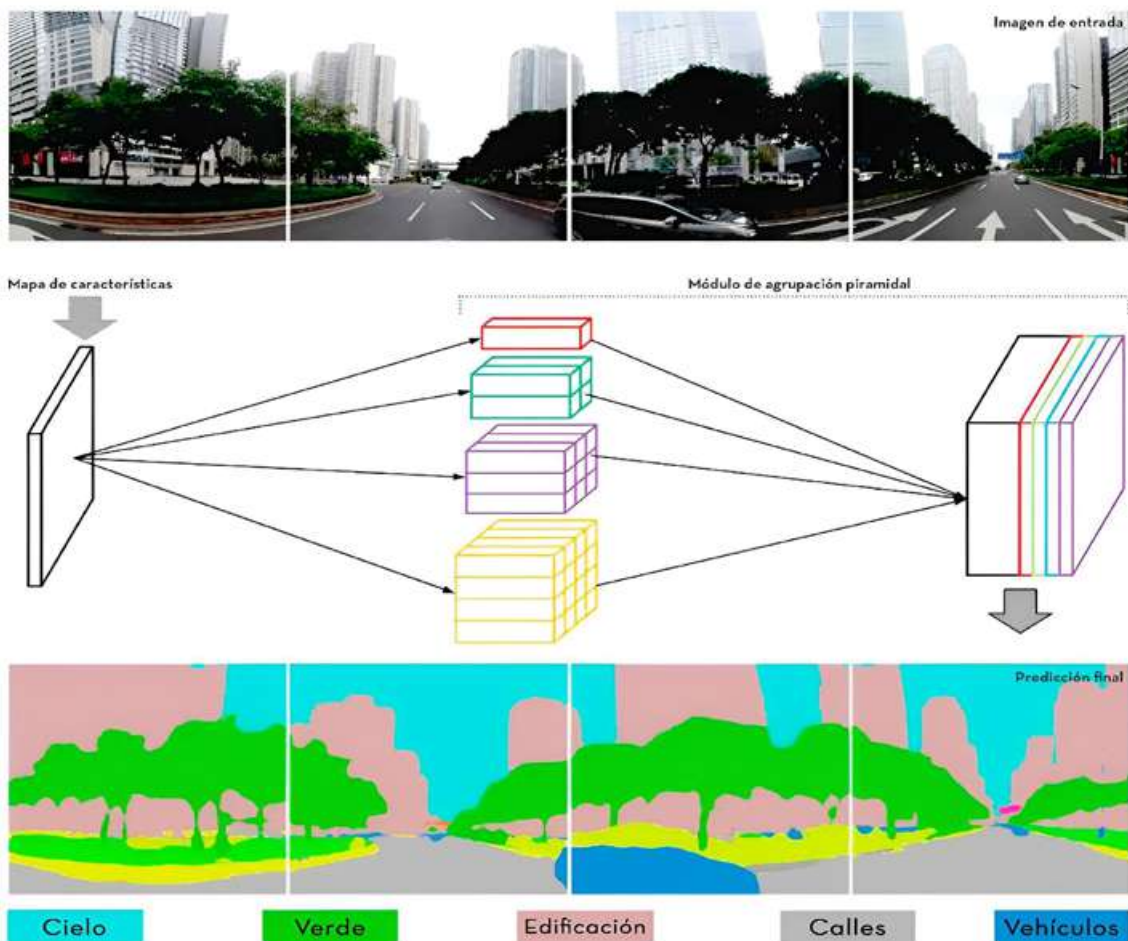
en tres partes, explorando las referencias de los participantes en cuanto a espacios intermedios, así como sus características y funciones principales. La tercera temática abordó las dimensiones del entorno y la vida urbana, destacando elementos físicos, culturales y sociales en los espacios exteriores observados. Por último, se incluyeron preguntas para sintetizar las percepciones de los participantes sobre el espacio intermedio y el entorno urbano visto desde dicho espacio.

En cuanto a la metodología de la encuesta, los participantes siguieron un orden específico al responder las preguntas. En primer lugar, caracterizaron el espacio interior doméstico conectado a un espacio intermedio preferido. A continuación, seleccionaron de entre cuatro opciones (ventana, ventana nicho, balcón y terraza) el espacio intermedio preferido para observar el exterior, adjuntando una fotografía del mismo. Esta elección buscó construir un perfil detallado de estos espacios, tanto en términos de sus características físicas y ambientales como de las percepciones de los participantes. En tercer lugar, se solicitó una imagen del exterior observado desde el espacio intermedio, junto con datos relativos al entorno urbano físico y la vida urbana, desde una apreciación personal. La encuesta finaliza con 14 preguntas que sintetizan la percepción y opinión de los participantes, construida durante los 15 a 20 minutos de extensión de la herramienta. Cabe indicar que la información cuantitativa y cualitativa receptada se construyó a partir de una mirada subjetiva; mientras que las fotografías de los ámbitos intermedio y exterior presentan escenas reales que permiten entender e inferir sobre la percepción que tiene la gente de dichos espacios.

Para el levantamiento se recurrió al método de muestreo incremental, llamado bola de nieve. Es decir, se contactó a los primeros participantes de diferentes edades por lustros, quienes, a su vez, transmitieron el instrumento a conocidos con voluntad de colaborar, para garantizar su interés y compromiso. Se obtuvieron en total 171 respuestas de esta encuesta en línea, que se difundió en su mayoría por redes sociales. Cabe destacar que el instrumento se aplicó entre noviembre de 2020 y enero de 2021, durante las restricciones de movilidad impuestas por la pandemia covid-19. Esto implicó que los participantes llevaran a cabo la mayoría de sus actividades diarias al interior de su vivienda y en algunos casos el espacio intermedio se convirtió en su único contacto con el exterior, lo que incrementó su utilidad y significado.

Con este sondeo se recopilaron datos alfanuméricos (cuantitativos y cualitativos), y fotográficos de los espacios intermedios y del entorno urbano. El procesamiento se llevó a cabo según el tipo de datos obtenidos. Para la información cuantitativa, se aplicó un análisis estadístico con el programa SPSS V26. Se emplearon pruebas no paramétricas (U-Mann Whitney, H-Kruskal Walis, Chi-cuadrado y rho de Spearman) para comparar medias, comparar grupos de datos, asociar variables y buscar correlaciones, con una significancia de 5% ( $p < 0.05$ ). Los valores cualitativos de las escalas tipo Likert aparecieron en términos de dispersión y medidas de tendencia central. La encuesta contó con una serie de preguntas de las cuales se obtuvieron respuestas amplias en contenido y opinión. Este segundo análisis se realizó con la herramienta Atlas.ti, para representar los resultados en “nubes de palabras” que resaltan de manera gráfica los términos más utilizados en los discursos.

Por último, la encuesta requirió incluir fotografías en dos momentos. En primera instancia, las imágenes del espacio intermedio preferido se analizaron a partir de un cuadro de valoración de sus características físicas y tipológicas. Para las imágenes del entorno urbano observado desde los espacios intermedios elegidos se realizó **segmentación de imagen** (Hu *et al.*, 2020; Wang *et al.*, 2019; Fu *et al.*, 2019; Zhao *et al.*, 2017). Dicha herramienta emplea un código abierto, a través del software Python, que identifica y simplifica una escena al asignar etiquetas categorizadas a todos los píxeles de una imagen. La herramienta permite subir fotografías al programa y recibir como resultado imágenes con una composición abstracta de los elementos que conforman la escena. Como resultado se obtuvieron 84 tipos de elementos predominantes en las imágenes recopiladas, que fueron clasificados en 8 categorías: vehículo, personas, cielo, vegetación, paisaje, mobiliario urbano, piso y edificación. A partir de esta información se realizaron los análisis estadísticos antes mencionados que permitieron reconocer los tipos de escenarios predominantes o *clusters*, entre otros resultados.



**Figura 1.** Segmentación de imagen. Fuente: Hu *et al.*, 2020, p. 15.

#### **9.4. Análisis**

A continuación, se detallan los resultados más significativos. Del total de participantes se obtuvo una muestra equitativa entre hombres y mujeres, 55% y 45%, respectivamente, distribuidos de manera homogénea por cada 5 años. Se determinó que al menos 12% de la población se encontraba en teletrabajo al momento de la aplicación del instrumento. En el primer grupo etario de estudio, un tercio de la población son estudiantes universitarios, actividad que por la situación de pandemia se desarrollaba de manera virtual. En el segundo grupo etario, se encontró que los participantes cumplen más de una actividad; destacan el trabajo independiente y el empleo a tiempo completo. Se evidenció que la mayoría de la población realiza gran parte de sus tareas productivas y reproductivas en casa, durante el día. Cabe mencionar que la encuesta no contó con preguntas para reconocer el perfil socioeconómico de la población; sin embargo, fue un requisito indispensable para la participación tener acceso a internet, así como a dispositivos móviles.

##### **9.4.1. Del espacio interior**

El instrumento permitió obtener características importantes de la vivienda, en cuanto a su tipología de implantación y composición familiar. Un poco más de las dos terceras partes del total de viviendas no pertenecen a un condominio y urbanización, lo que influye en las características del entorno exterior. Se encontró que la implantación más frecuente fue la de edificaciones residenciales adosadas. Del total de viviendas, las tres cuartas partes son propias; mientras que en edificios en altura la mitad son arrendadas. El hogar está compuesto en promedio por cuatro habitantes, en un rango de 1 a 6 miembros. Además, un poco menos de la mitad de la población indicó que han permanecido en dicha vivienda un tiempo mayor a 10 años.

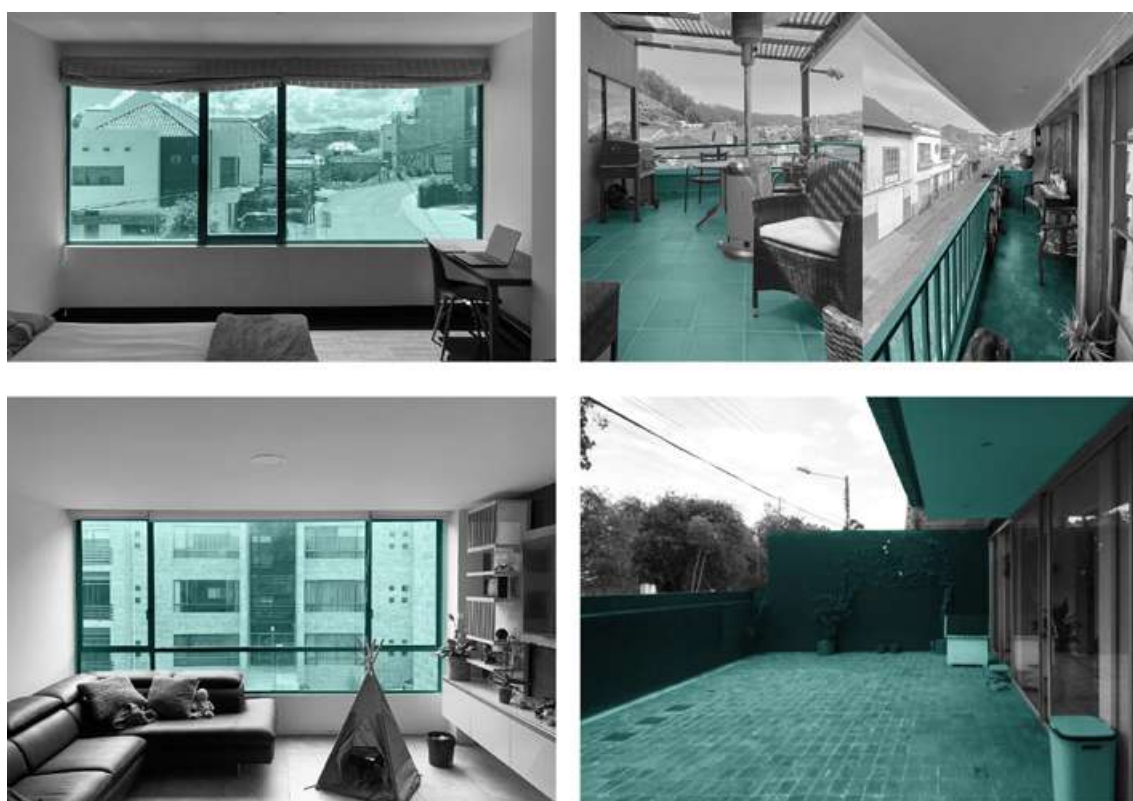
##### **9.4.2. Del espacio intermedio**

En cuanto a las respuestas respecto al espacio intermedio preferido para observar el exterior, prima la elección de “ventana”, luego “balcón” y en último lugar “terraza”, con 77%, 14% y 9%, respectivamente. El espacio elegido está en su mayoría en un segundo nivel y se conecta al interior con hasta tres espacios de manera simultánea, que son mayoritariamente dormitorios y salas. En general, el tiempo de estancia en el espacio intermedio tipo balcón o terraza es significativamente mayor al tiempo de permanencia en la ventana, que va de cuatro horas a un máximo de 59 minutos. La percepción de iluminación es positiva para más del 50% de personas, mientras que si se analiza solo la elección de ventanas, un tercio de personas indica que el espacio colindante es poco iluminado. Dos tercios de los participantes opinan que los espacios se ventilan de manera conveniente; además, el 60% percibe un confort térmico adecuado.

En cuanto a espacio intermedio tipo “ventana”; las personas califican el tamaño de esta, con respecto a la pared, como “mediano” y “grande”, con una capacidad de hasta cuatro personas paradas en hilera, dato que se confirma al observar las fotografías. Ade-

más, se consultó con qué frecuencia se utiliza este espacio para observar al exterior; y más del 80% de las respuestas indican que es una acción diaria. Así también, destacan entre las actividades que se ejecutan en dicho espacio la “contemplación del paisaje” y “esperar la llegada de alguien”. Los participantes indican que frecuentan la “ventana” en la mañana, y en la tarde; sin embargo, destacan que para el 75% de las personas de mayor edad este espacio se utiliza mucho más en horario matutino.

En cuanto a balcones y terrazas, a diferencia de las ventanas, estos espacios son considerados principalmente pequeños, con capacidad tan solo para tres personas; no obstante, en las fotografías se puede apreciar que la mayoría tienen una profundidad de al menos dos metros. Ahora bien, solo en la mitad de estos dicen colocar vegetación baja en macetas, y en la mayoría es posible colocar al menos dos sillas de manera cómoda. Además, la actividad destacada en los balcones y terrazas es la contemplación; no obstante, las personas menores a 40 años los utilizan también para “recreación” y “estancia”. Estos espacios son aprovechados diariamente en las mañanas por al menos dos tercios de los participantes; sin embargo, el tiempo de permanencia al interior es por lo general inferior a una hora. Cabe indicar que solo el 20% de las personas que tienen un espacio intermedio, tipo “balcón” o “terrazza”, indicaron que este es adecuado para niños entre 0 y 11 años. Se observa también en las fotografías que estos lugares son utilizados en gran medida para bodega o almacenaje de enseres.



**Figura 2.** Fotografías de espacios intermedios tipo ventana (izquierda) y tipo balcón/terrazza (derecha).  
*Fuente:* Encuesta levantada, 2021.



Entre las posibilidades de uso que puede tener el espacio intermedio, los participantes más jóvenes eligieron respuestas variadas, según el tipo de espacio; es así que, la ventana sirve para tener “aire fresco”, el balcón para “luz natural” y “aire fresco”, mientras que la terraza se relaciona más con “vistas agradables”. Por su parte, las personas de mayor edad coinciden en que el uso principal de estos espacios es ventilar el interior. Con respecto a la apreciación de los espacios intermedios en la vida cotidiana de los participantes, se encontró que la ventana y la terraza son ligeramente mejor valorados que el balcón.



**Figura 3.** Espacio intermedio ventana (arriba) y espacio intermedio balcón (abajo). *Fuente:* Encuesta levantada, 2021.

Desde una perspectiva más general, se recogen algunas opiniones y deseos de los participantes a través del análisis de los discursos expresados en las preguntas abiertas. Este espacio intermedio tiene mucho potencial y debe ser de mayor tamaño, para permitir nuevos usos y la posibilidad de colocar diferentes tipos de mobiliario. La conexión con “lo natural”, sin tener que salir de la vivienda, es una de las características de este umbral entre interior y exterior. Esta conexión con el entorno es un punto de conflicto entre: permitir la entrada de luz y aire fresco, tener vistas agradables, pero mantener un nivel confortable de intimidad. Es decir, observar sin ser observados. En este punto, influyen también las condiciones del contexto; ya que con una mayor altura y más espacio alrededor de la vivienda los temas de privacidad son menos relevantes. Sin más, la gente describe a estos espacios como relajantes, acogedores, útiles y confortables, y valoran mucho la posibilidad de tener un contacto adecuado con el exterior.

### **9.4.3. Del espacio exterior y la vida urbana**

El tercer grupo de datos corresponde al espacio exterior observado desde el espacio intermedio elegido. Se analizan tres aspectos que conforman el espacio público: mobiliario urbano, estado de calzadas y aceras, e infraestructura verde. Los participantes indicaron que desde su vivienda pueden observar hasta cinco tipos de mobiliario simultáneamente, sobre todo luminarias y señalética. Se percibe que el espacio exterior se encuentra bien mantenido y limpio, con una valoración de más de 3 en una escala de Likert de 1 a 5, así como con una muy alta percepción de aire limpio y puro (M=4). Por otro lado, casi la mitad de la población indica observar al menos hasta 10 árboles; solo el 19% menciona que observa más de 30 árboles en la escena. Esto se relaciona también con la poca cantidad de espacios de recreación con vegetación que las personas pueden observar desde su vivienda. El color de la vegetación en el paisaje es predominantemente verde (89%) y menos de la cuarta parte de la población menciona ver cuencas hídricas desde su espacio intermedio.

Otro aspecto importante del entorno urbano físico son las características de la fachada urbana. Predominan en las escenas analizadas por los participantes los colores blanco, crema o pasteles, y en menor medida los colores terracota, tierra y café. Sin embargo, en cuanto a las cubiertas de las edificaciones, destacan los colores negro, gris y terracota. Así también, aparte de la prevalencia de acabados enlucidos con pintura, más de la mitad pudo observar ladrillo visto, material característico de la ciudad. Por otra parte, 54% de la población observó de 1 a 5 balcones en las edificaciones aledañas; además, se indicó la predominancia de muro sobre ventana. Según la percepción de los participantes, las edificaciones enfrentadas se encontraban a una distancia adecuada, por ende, no interfirieron significativamente en las vistas desde la vivienda; de manera similar ocurrió con respecto a la altura de las edificaciones en el contexto cercano y lejano. Es así que, la imagen perceptual del contexto urbano se conformó principalmente de montañas, árboles y edificaciones.

En el ámbito de vida urbana, es importante reconocer el contexto cultural y social que rodea la vivienda. Solo un 17% de los participantes mencionó que desde su espacio intermedio pudo observar diferentes manifestaciones culturales en el espacio público a lo largo del año. Además, un tercio de la población indicó que se pueden ver puntos de confluencia de personas en las veredas. De todos los participantes, un poco más de la mitad mencionó que sería muy lamentable mudarse del barrio en el que viven. Se reconoce entonces un gran apego al lugar; de hecho, solo en el 40% de las respuestas se evidenció que no existen vínculos emocionales con el entorno que observan, así como poca interacción con los vecinos. Sin embargo, prevaleció una actitud de comunidad con respecto a personas extrañas o indeseadas en la calle.

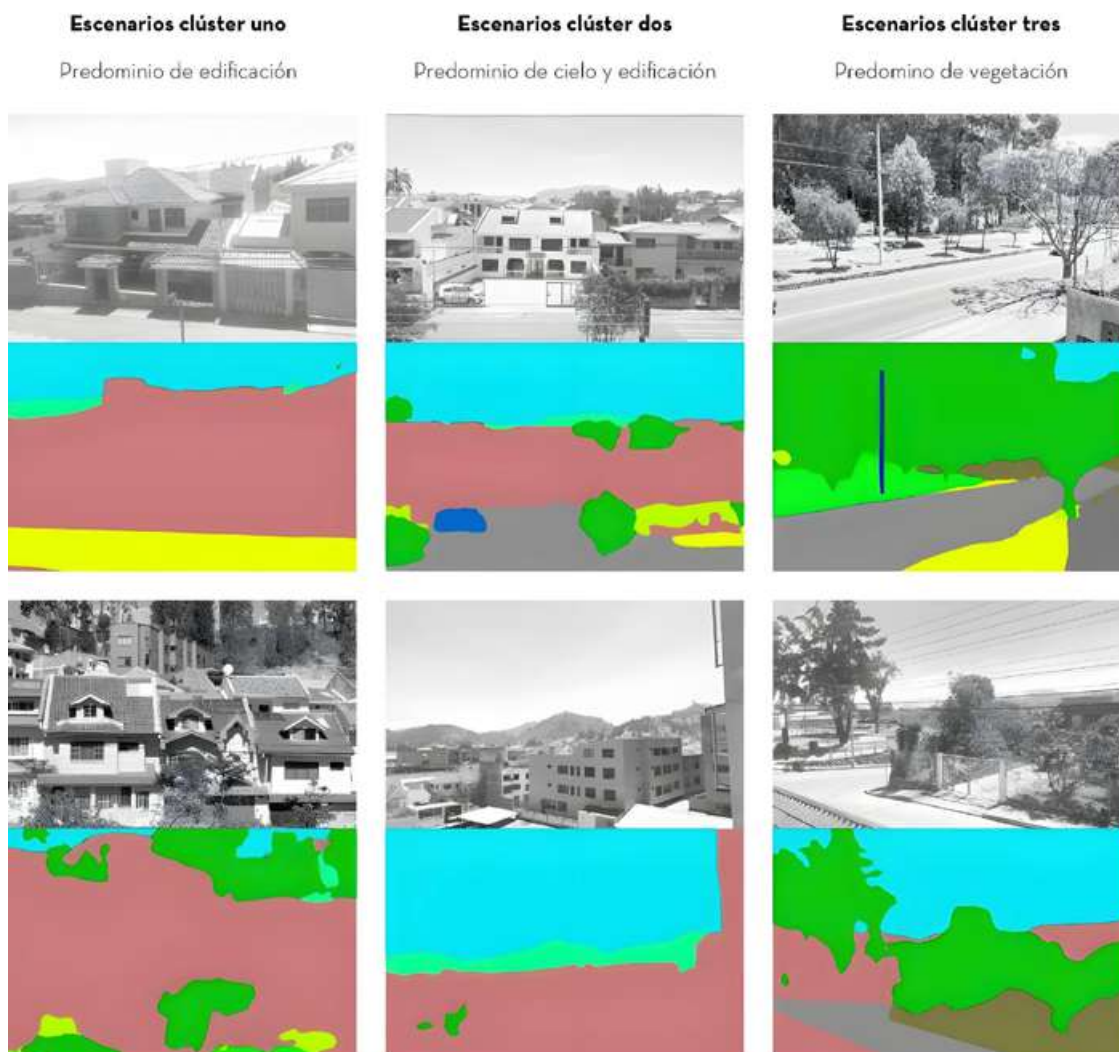
Otro aspecto importante en cuanto a la vida urbana es lo relacionado a los usos y actividades que el entorno cobija. Los participantes indicaron, en 92% de las respuestas, que el uso de suelo principal observado fue vivienda y que el paisaje estaba compuesto también por algunos edificios públicos, iglesias y tiendas de barrio. La calle provocaba en la gente diferentes deseos como: "salir a tomar el sol", "salir a pasear con la

mascota” y, en menor medida, “salir a conversar con vecinos o amigos”. De hecho, las respuestas indicaron que se observaba en la calle personas caminando o paseando con mascotas; es decir, predominaba la actividad de paso con respecto a la de estancia. Solo un tercio de las personas observó niños jugando en la calle y vecinos conversando a pie de vereda. Así también, la gente percibió que el entorno tenía escasa actividad comercial, lo que conlleva a una escasa presencia de gente en la calle. Además, la poca actividad existente fue por lo general diurna y productiva; en las noches, el barrio no ofrecía actividades recreativas o de interés para sus habitantes.

De todo esto, se reconoce que no existen diferencias significativas entre los dos grupos etarios de estudio, los datos tienden a los mismos resultados. En efecto, al analizar de manera descriptiva las fotografías se encontró que el 80% de las vistas daban a una calle y hasta un 20% observan hacia un espacio público, como una plaza o un parque. Además, se encontró que solo en el 16% de las fotografías hay personas en la calle, todo lo cual podría presentar un sesgo debido a las prohibiciones de circulación derivadas de la pandemia.

Por otro lado, se aplicó la herramienta de segmentación de imagen para los dos grupos etarios de estudio por separado, pero se encontró que estos presentan características muy similares. Se analizaron en total 171 imágenes del exterior, obteniendo como resultado tres escenarios urbanos distintos, según la predominancia de los elementos que componen la escena: fachada, pavimento, mobiliario, paisaje, vegetación, cielo, personas y automóviles. El primer clúster evidenció un predominio de edificación (61%) y presencia de vegetación en menor cantidad (9%). Un segundo clúster mostró la prevalencia de vegetación con un 60% y un 14% de edificación, contrario al primer escenario. Por último, en el tercer clúster predominaron de manera similar edificación (35%) y cielo (38%), y en menor medida vegetación (10%). El análisis de varianza ANOVA, indicó que los elementos que definen la pertenencia a uno de los tres escenarios son: edificación, piso, vegetación y cielo; los demás elementos se encuentran en los tres escenarios con proporciones constantes y en menor medida. De esta manera, se pudo identificar que el 41% de las escenas pertenecen a un entorno con predominio de edificación; así también, el 28% de las escenas corresponde a vistas con prevalencia de vegetación; y el 31% a imágenes con mayor cantidad de edificación y cielo.

Es relevante de igual manera, el análisis del discurso referente al espacio exterior. En el cual dominan algunas opiniones de elementos comunes en el paisaje, como las paredes medianeras, calificadas como desagradables y descuidadas, que distorsiona la percepción del paisaje. Existieron también opiniones diversas sobre los grafitis, pero tienden a ser positivas para los más jóvenes, y desagradables e irrespetuosas para los participantes de mayor edad. Se mencionó que el transporte público no influye directamente en la percepción del paisaje, sin embargo, se comentaron temas de contaminación sonora y ambiental. De hecho, un gran porcentaje de los participantes valoraron el lugar en el que viven, y lo consideran “ideal” por temas como: tranquilidad, ubicación, comodidad, comunidad y diversidad en un ambiente provisto de vegetación y espacios de recreación. Mientras que los pocos que se refirieron a su barrio como no “ideal”, ha-



**Figura 4.** Segmentación de imagen según los tres clústeres. *Fuente:* Elaboración propia.

blan en términos de inseguridad, falta de iluminación, tráfico, desconexión, contaminación visual, escasez de servicios y equipamientos, entre otros temas.

#### **9.4.4. De las percepciones del entorno desde el espacio intermedio**

Los resultados antes mencionados contribuyeron significativamente a la comprensión de la percepción visual de lo urbano desde las viviendas. Así, surgieron en las respuestas varias opiniones relevantes sobre el diseño del entorno urbano que rodea la vivienda. Quienes consideran que el espacio exterior es fruto de un buen diseño, lo relacionan con la presencia de vegetación, áreas verdes para recreación y visuales muy interesantes; las personas de mayor edad mencionan en muchas ocasiones una planificación con participación de profesionales en el área. Surge lo contrario con respecto a los entornos desagradables para sus usuarios, en donde prima la interrupción de visuales con edificaciones poco agradables, la falta de diseño y planificación, la existencia de

cableado aéreo, ausencia de vegetación y espacios sin uso. Además, entre las ideas para mejorar el espacio destaca la implementación de vegetación colorida y el mantenimiento y la limpieza de los espacios en general.

Los participantes indicaron que el espacio intermedio posibilita la relación con el entorno, al menos de manera visual y en algunos casos hasta una relación social. Se recogieron ideas de cómo mejorar estos espacios y sobresalen las siguientes: incrementar el tamaño; reemplazar la ventana por balcón, o el balcón por una terraza; todo esto con el fin de tener espacio para vegetación y mobiliario, que invite a permanecer más tiempo. De hecho, destacaron en las respuestas sobre percepción que quienes tienen un espacio tipo balcón o terraza le asignan mayor importancia que quienes tienen la ventana. En efecto, se puede percibir un fuerte interés de los participantes sobre el estado y futuro de su vivienda, así como de su ciudad, ya que hubo una gran participación al momento de responder a las preguntas abiertas.

En el análisis realizado destacaron algunas correlaciones importantes en ambos grupos etarios. A mayor edificación en la escena se le asignó menor importancia al espacio intermedio. Espacios con un mayor nivel de mantenimiento de zonas verdes, así como de mantenimiento de calles y veredas, se consideraron más amigables, seguros y tranquilos. A mayor cantidad de personas en la calle se percibió un ambiente más amigable. Lugares con mayor cantidad de mobiliario urbano se relacionaron con zonas de alta actividad comercial. Y, por último, escenas con mayor cantidad de vehículos fueron relacionadas con espacios de menor contacto social y una percepción negativa del paisaje.

## **9.5. Discusión**

Los resultados, que muestran la opinión de dos grupos etarios distintos, revelan que, a pesar de sus diferencias generacionales, hubo más similitudes que discrepancias en las respuestas. Un factor que pudo influir en este resultado es la pandemia, durante la cual tanto estudiantes como trabajadores independientes realizaron sus actividades desde casa. El aumento del tiempo pasado en el hogar hizo que algunos espacios antes poco valorados adquirieran un nuevo interés. Un aspecto que pudo contribuir a la similitud fue que gran parte de los participantes vivían más de diez años en residencias propias. En contraste, los jóvenes aún viven en casa de sus padres, marcando una ligera distinción. Sin embargo, ambos grupos habitan principalmente en viviendas adosadas de hasta tres pisos, lo que sugiere que, en una ciudad como Cuenca, la pérdida de visuales no es significativa.

En cuanto al espacio intermedio, en general estaban conectados con áreas como dormitorios, lo que les confería intimidad y generalmente se utilizaban para actividades individuales. Aquí se observa variación entre jóvenes y adultos, ya que estos últimos indicaron que una parte representativa de espacios intermedios correspondían a áreas sociales. Sobre la iluminación, ventilación y comodidad al interior, la calificación fue alta. El tamaño promedio de ventanas oscilaba entre medio y grande. No obstante, entre las respuestas a preguntas abiertas destacó el anhelo de contar con ventanas

más grandes que permitieran mejores vistas, iluminación, ventilación y conexiones con el entorno, especialmente con el verde urbano. En lo que respecta a balcones y terrazas, los participantes que los eligieron indicaron que eran medianos y grandes, pero las fotografías los mostraron poco utilizados, sin mobiliario ni vegetación. Esto resalta un desconocimiento sobre el potencial que tienen estos espacios. Respecto a las fachadas urbanas, se encontraron opiniones mixtas sobre los grafitis, con los jóvenes apoyando esta forma de expresión artística y los adultos mayores considerándolos irrespetuosos.

En cuanto al espacio exterior, se identificaron algunas características clave de los escenarios captados por los participantes. Se observó falta de mobiliario en los espacios públicos, con la excepción de luminarias dirigidas principalmente hacia las vías vehiculares. La mayoría de encuestados manifestó que la implementación de más vegetación, con colores variados, podría mejorar la percepción del entorno observado. Se destacó la oportunidad de aprovechar los ríos y quebradas en la ciudad para aumentar la vegetación. En términos de vida urbana, más de la mitad no lograba conectarse emocionalmente con su barrio y la interacción con los vecinos era limitada. Se enfatizó sobre la necesidad de lugares de descanso al exterior y de exposición al sol. No se evidenciaron actividades interesantes en el barrio y la percepción de entornos nocturnos apagados también fueron temas recurrentes.

### 1.1. **Lineamientos**

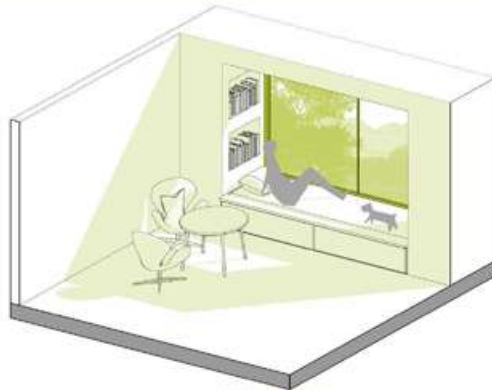
El objetivo de esta propuesta es optimizar la conexión público-privado, interior-exterior, vivienda-ciudad, utilizando los hallazgos de la investigación, a partir de doce lineamientos divididos en dos estrategias principales:

#### **Estrategia 1: Generar un mayor uso del espacio intermedio**

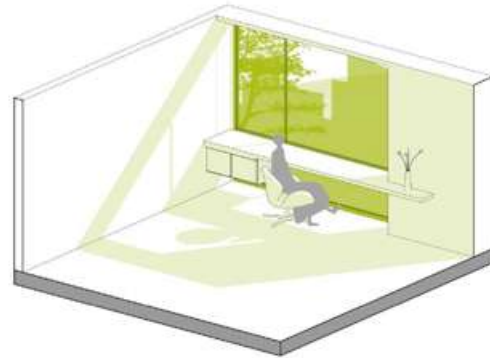
Busca el incremento de uso de este espacio en la vivienda, teniendo en cuenta las particularidades de las ventanas, balcones y terrazas. Se toma como base manuales de arquitectura reconocidos, aunque se centran en los aspectos físicos y funcionales estudiados en la investigación.

a.

Reactivar la permanencia en las ventanas



Ventana nicho  
Dormitorio



Ventana nicho  
Estudio

Fortalecer el uso de balcones y terrazas



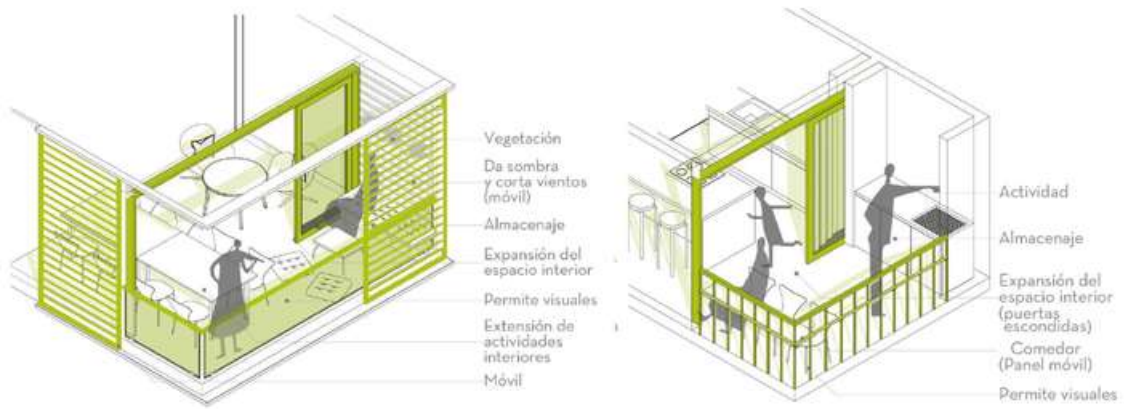
Espacio para comer  
(4 personas)  
(Interior: comedor, cocina)



Espacio para comer y descansar  
(Interior: sala, estar)

**Figura 5.** Lineamientos: 1.1 Reactivar la permanencia en las ventanas, y 1.2 Fortalecer el uso de balcones y terrazas. Fuente: Elaboración propia.

### Generar espacios intermedios personalizables



### Promover la percepción de seguridad en el espacio público ofreciendo miradas hacia la calle



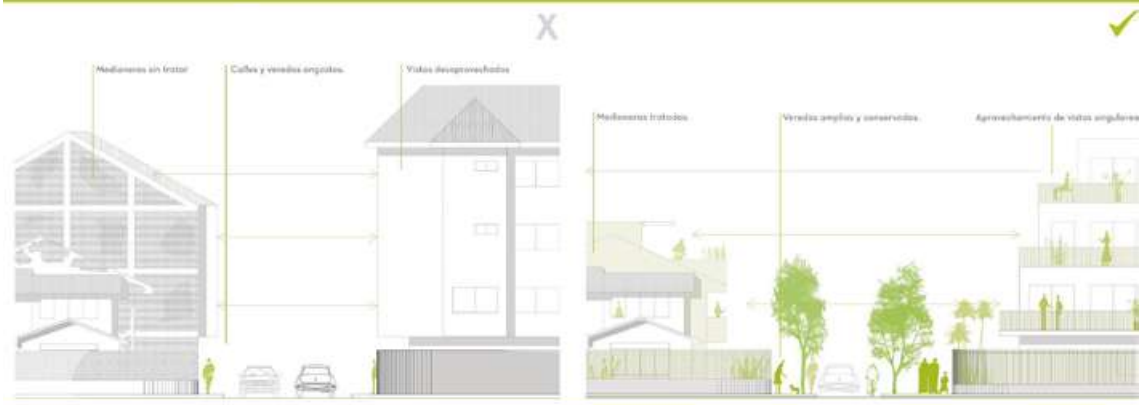
**Figura 6.** Lineamientos: 1.3 Generar espacios intermedios personalizables, y 1.4 Promover la percepción de seguridad en el espacio público ofreciendo miradas hacia la calle. *Fuente:* Elaboración propia.

## Estrategia 2: Promover entornos más agradables perceptualmente

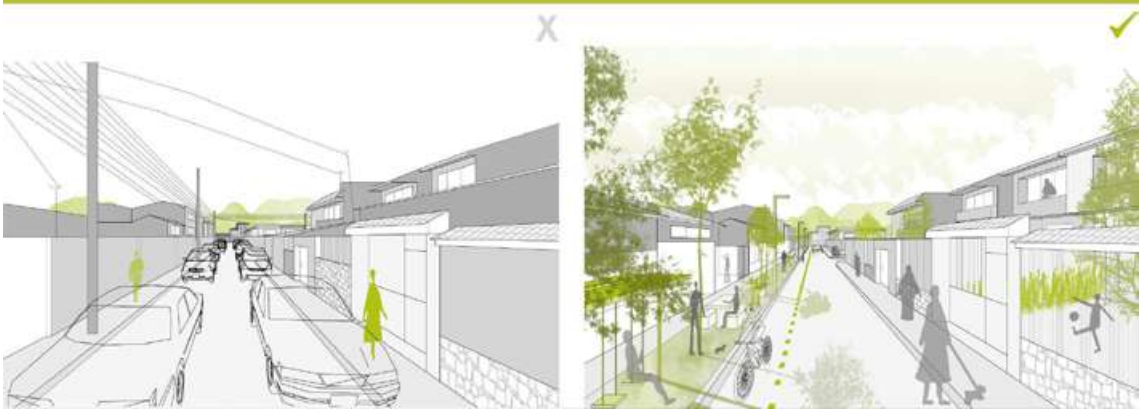
Busca la generación de entornos perceptualmente más agradables, partiendo de las fortalezas y debilidades identificadas en el análisis previo, con el propósito de mejorar la relación con el paisaje tanto cercano como lejano, así como revitalizar el espacio público.



Generar un paisaje urbano agradable y atractivo

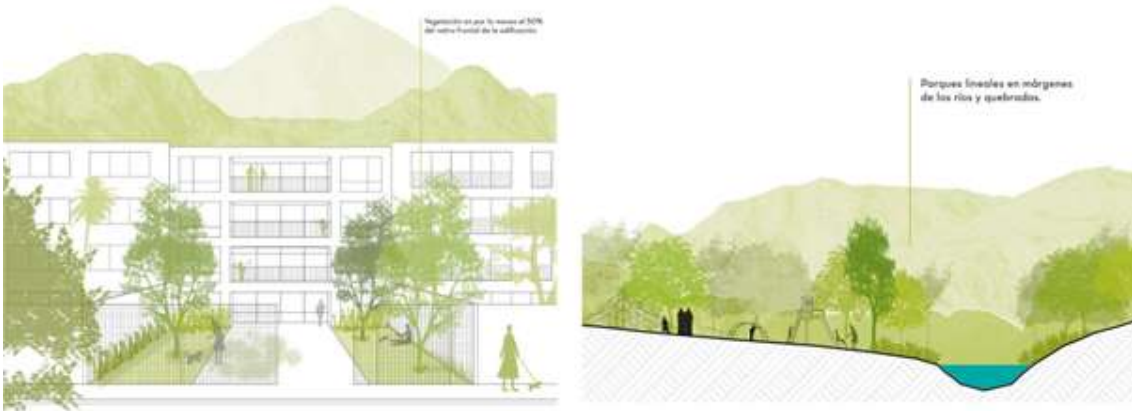


Promover la percepción de seguridad en el espacio público ofreciendo miradas hacia la calle



**Figura 7.** Lineamientos: 2.1 Generar un paisaje urbano agradable y atractivo, y 2.2 Dotar al espacio público de mobiliario urbano innovador y sugerente. Fuente: Elaboración propia.

Repensar la infraestructura verde a nivel barrial y de ciudad



Fomentar la relación vecinal a partir de actividades culturales y recreativas en el barrio

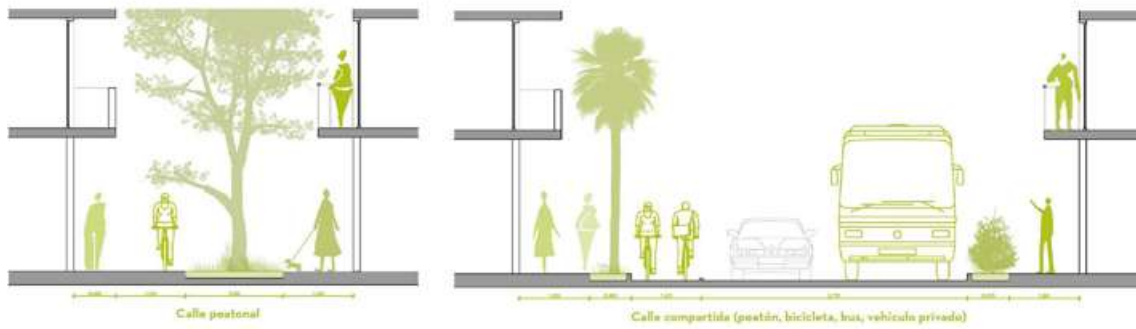


**Figura 8.** Lineamientos: 2.3 Repensar la infraestructura verde a nivel barrial y de ciudad, y 2.4 Fomentar la relación vecinal a partir de actividades culturales y recreativas en el barrio. *Fuente:* Elaboración propia.

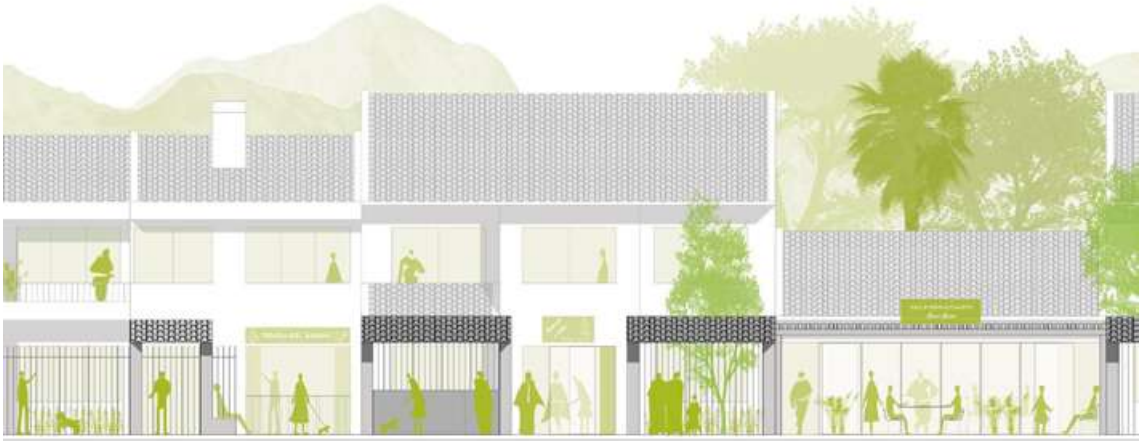
Promover usos y actividades variadas en el barrio, a distancias cortas



Fomentar el uso compartido de las calles, priorizando al ciudadano a pie y al transporte público sobre el vehículo privado



**Figura 9.** Lineamientos: 2.5 Promover usos y actividades variadas en el barrio, a distancias cortas, y 2.6 Fomentar el uso compartido de las calles, priorizando al ciudadano a pie y al transporte público sobre el vehículo privado. *Fuente:* Elaboración propia.



**Figura 10.** Lineamientos: 2.7 Generar espacios para recreación personalizables, como puntos de encuentro barrial, y 2.8 Concentrar parte de los usos cotidianos en las plantas bajas, para generar movimiento en la calle y actividades adicionales de circulación y estancia. *Fuente:* Elaboración propia.

La implementación de estas estrategias requiere de un enfoque colaborativo entre autoridades locales, urbanistas, arquitectos y la comunidad. En primer lugar, es fundamental sensibilizar a los residentes sobre el potencial de los espacios intermedios y fomentar su participación activa en la creación de entornos agradables. Para ello, se pueden organizar talleres de diseño participativo y consultar a los ciudadanos sobre sus referencias y necesidades. Las autoridades locales pueden incentivar la revitalización de espacios intermedios proporcionando financiamiento y apoyo técnico a proyectos comunitarios. Además, es esencial actualizar las regulaciones urbanas para facilitar la personalización y el uso de estos espacios. La implementación de mobiliario urbano innovador, zonas verdes, actividades culturales y recreativas; y la promoción del transporte público y la movilidad sostenible son clave para dar vida a los lineamien-

tos propuestos. No obstante, para mejorar la intervención de los espacios intermedios en las ciudades, es esencial que los tomadores de decisiones comprendan la necesidad de promover su uso activo y personalizable, así como la creación de entornos perceptualmente agradables. Esto implica no solo considerar aspectos físicos, como el diseño de ventanas, balcones y terrazas, sino también repensar la infraestructura verde, promover actividades culturales, recreativas en los barrios y fomentar el uso compartido de las calles.

Es innegable la riqueza de análisis que el espacio intermedio ofrece. Este umbral no es meramente una parte más de la construcción; su rol como conector entre el interior y el exterior lo convierte en un elemento trascendente en la relación vivienda-ciudad, especialmente desde una perspectiva visual. Ha resultado crucial identificar la relación entre los espacios intermedios de las viviendas y la percepción de sus residentes sobre el entorno urbano.

La literatura ha destacado que estos espacios límite enriquecen tanto el ámbito doméstico como el urbano, ya que la vivienda trasciende lo privado y se relaciona con la capacidad de desenvolverse en todos los matices de vida en la ciudad. La comprensión de la urbe depende de cómo se entienden sus componentes individuales, ya que cada aspecto influye en el espacio y, por lo tanto, en quienes lo habitan. Estos espacios de relación responden a la contraposición de ámbitos opuestos, aunque interdependientes.

Con este trabajo se identificaron las características funcionales y físicas de los espacios intermedios y el contexto desde la perspectiva de la población de Cuenca. Se observó una tendencia similar desde los tres tipos de espacios analizados: ventana, balcón o terraza. Las ventajas fueron los espacios elegidos en su gran mayoría, lo que sugiere que Cuenca no cuenta con variedad de espacios intermedios y que los existentes no se usan adecuadamente o no cumplen con condiciones adecuadas.

En cuanto al espacio exterior observado, Cuenca se percibe como una ciudad ordenada y amigable, a pesar de que los participantes mayores mencionaron vistas menos interesantes y viviendas mal ubicadas. Se observó falta de mobiliario urbano en el espacio público y luminarias direccionadas hacia los vehículos. Los espacios con más ventanas en las fachadas se consideraron más agradables y los entornos con áreas verdes y vías bien mantenidas se percibieron seguros y atractivos. Se destacó la falta de actividades de ocio o culturales a escala de barrio y los participantes sugirieron mejoras como implementación de áreas verdes con vegetación diversa, modificaciones a las fachadas y mantenimiento de veredas y vías.

Cabe recalcar que el análisis de los ámbitos interior, intermedio y exterior se realizó a partir de la percepción de los participantes. Además, el análisis de las fotografías de los espacios intermedio y exterior se restringió a lo que los participantes capturaron en las imágenes compartidas. Por ello, resulta crucial enriquecer esta investigación con los datos objetivos relativos a diversos aspectos relevantes para el diseño de ciudad: tipo de implantación de las viviendas, cartografía de los usos y espacios públicos, redes de transporte público, entre otros. Aunque este estudio ha brindado una visión general del vínculo vivienda-ciudad, es importante reconocer que existen muchas más

capas en esta compleja interacción que requieren un estudio más detallado en futuros proyectos de investigación.

## Referencias

- Al-Gebeily, R. (2023). *On The Balcony, Beyond "Balconearing"; Perception of Cairene Women, Behind The Curtains* [Tesis]. AUC Knowledge Fountain. <https://fount.aucegypt.edu/etds/1985>
- Aparicio G. (2006). *El muro, concepto esencial en el proyecto arquitectónico: la materialización de la idea y la idealización de la materia*. Biblioteca Nueva.
- Aquilla, M. D., Lituma, M. G. & Cabrera-Jara, C. (2021). *Desde el umbral de la vivienda: espacio intermedio como núcleo de acción para la percepción del entorno urbano* [Tesis, Universidad del Azuay]. Dspace. <http://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/11164>
- Delgado, M. (1999). *El animal público*. Anagrama.
- Fu, X., Jia, T., Zhang, X., Li, S., & Zhang, Y. (2019). Do street-level scene perceptions affect housing prices in Chinese megacities? An analysis using open access datasets and deep learning. *Plos One*, 14(5), 1-18. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0217505>
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Infinito.
- Hu, F., Liu, W., Lu, J., Song, C., Meng, Y., Wang, J., & Xing, H. (2020). Urban function as a new perspective for adaptive street quality assessment. *Sustainability*, 12(4), 1-15. <https://doi.org/10.3390/su12041296>
- INEC Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2010). *VII Censo de Población y VI de Vivienda*.
- Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Capitán Swing.
- Mansilla A., M. E. (2000). Etapas del desarrollo humano. *Revista de Investigación en Psicología*, 3(2), 105-116. <https://doi.org/10.15381/rinvp.v3i2.4999>
- Mesa, A., Noguerras, R., & Duque, R. (2023). The new town square: Twitter discourses about balconies during the 2020 lockdown in Spain. *Cities*, (143). <https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104595>.
- Montaner, J. M., & Muxí Martínez, Z. (2010). Reflexiones para proyectar viviendas del siglo XXI. *Dearq*, 1(6), 82-99. <https://doi.org/10.18389/dearq6.2010.09>
- Montaner, J. M., Muxi, Z., & Falagán, D. (2011). *Herramientas para habitar el presente. La vivienda del siglo XXI*. Máster Laboratorio de la vivienda del siglo XXI.
- Monteys, X. (2014). *La habitación: más allá de la sala de estar*. Gustavo Gili, S.A.
- Salvadó Aragonés, N. (2014). Habitar el límite: la vida en tres espacios intermedios entre la casa y la ciudad. *I Congreso Internacional de Vivienda Colectiva Sostenible*, Barcelona, 25, 26 y 27 de febrero de 2014, 68-173. <http://upcommons.upc.edu/handle/2099/14921>
- Suárez, M. (2013). *Los espacios intermedios como tema y estrategia de proyecto en la arquitectura moderna* [Tesis, Universidad Central de Venezuela]. [http://saber.ucv.ve/bitstream/123456789/7780/1/T026800009758-0-PDF\\_Marjorie\\_S\\_Surez\\_Pesquera\\_ltima\\_versein-000%281%29.pdf](http://saber.ucv.ve/bitstream/123456789/7780/1/T026800009758-0-PDF_Marjorie_S_Surez_Pesquera_ltima_versein-000%281%29.pdf)
- Valera, S. (1999). Lo privado y lo público. Dialécticas urbanas y construcción de significados. Research Centre, Tres al Cuarto, 22-24.

- Wang, R., Liu, Y., Lu, Y., Zhang, J., Liu, P., Yao, Y., & Grekousis, G. (2019). Perceptions of built environment and health outcomes for older Chinese in Beijing: A big data approach with street view images and deep learning technique. *Computers, Environment and Urban Systems*, 78(July). <https://doi.org/10.1016/j.compenvurbsys.2019.101386>
- Zhao, H., Shi, J., Qi, X., Wang, X., & Jia, J. (2017). Pyramid scene parsing network. *Proceedings - 30th IEEE Conference on Computer Vision and Pattern Recognition, CVPR 2017*, 1-11. <https://doi.org/10.1109/CVPR.2017.660>





## CAPÍTULO 10

### **El Matal: análisis etnográfico de infraestructuras turística y pesquera. Propuesta para su desarrollo resiliente**

Diego Javier Zamora Sánchez<sup>35</sup>

Vania Estefanía Mora Albán<sup>36</sup>

Génesis Noemí Gilces Cedeño<sup>37</sup>

#### **10.1. Introducción**

El desarrollo de infraestructuras turísticas y pesqueras en comunidades costeras ha despertado un creciente interés en la investigación científica debido a su impacto en el entorno natural y las dinámicas sociales locales. La coexistencia de estas dos actividades económicas claves puede tener repercusiones significativas en la identidad, cultura y sostenibilidad de las comunidades costeras, especialmente si se presentan ideas o reflexiones ligadas a la acuicultura, sabiendo que las personas de la comunidad El Matal dependen económicamente del turismo y la pesca, a través de estas innovaciones ambos sectores van a crecer; la pesca, porque al tomar en cuenta y poner en marcha estas ideas, la comunidad tendrá varias ventajas como una fuente continua y predecible de proteínas y nutrientes, ayuda para preservar la biodiversidad de los ecosistemas acuáticos, puede proporcionar una fuente adicional de ingresos para las comunidades pesqueras, reduciendo la dependencia exclusiva de la pesca tradicional y brindando una alternativa económica más estable; asimismo, el turismo en donde se puede fomentar un recorrido de conocimiento en la acuicultura, buscando combinar la

35 Docente, Universidad Laica "Eloy Alfaro de Manabí", Extensión Pedernales ORCID 0009-0002-0649-5983

36 Docente, Universidad Laica "Eloy Alfaro de Manabí", Extensión Pedernales ORCID 0009-0000-4142-6137

37 Estudiante, Universidad Laica "Eloy Alfaro de Manabí", Extensión Pedernales ORCID 0009-0009-4094-8203

educación, la experiencia cultural y la sensibilización sobre la sostenibilidad. El presente capítulo se centra en la comunidad El Matal, una pintoresca localidad ubicada en una región costera de la provincia de Manabí, cantón Pedernales y cuya economía se basa en el turismo y la pesca. A través de un enfoque etnográfico, este estudio busca explorar y analizar la relación entre las infraestructuras turísticas y pesqueras en la comunidad e implementar programas de acuicultura con el objetivo de comprender cómo estas actividades interactúan entre sí y dan forma a la vocación de la zona.

El Matal, al igual que muchas otras comunidades costeras, enfrenta desafíos y oportunidades únicos en el contexto de la globalización y el desarrollo sostenible. El turismo se ha convertido en una fuerza impulsora del crecimiento económico, atrayendo a visitantes en busca de experiencias culturales y naturales auténticas. Por otro lado, la pesca representa una tradición arraigada en la comunidad proporcionando no solo un medio de subsistencia, sino también una parte integral de su identidad cultural, sin embargo, el aumento de la infraestructura turística y pesquera plantea preguntas importantes sobre:

- ¿Cómo influye una definición clara de la vocación de una comunidad en su capacidad para fomentar la resiliencia socioeconómica, preservar la cultura local y promover un desarrollo sostenible a largo plazo?
- ¿Cuál es el impacto de implementar ideas que unan la acuicultura, el turismo y la pesca en una comunidad pesquera, en términos de diversificación económica, conservación de recursos, resiliencia ante cambios y preservación cultural?

Es de vital importancia resolver las problemáticas de El Matal, debido a su impacto directo en la sostenibilidad socioeconómica y cultural. En un contexto de crecimiento turístico y arraigo pesquero, definir su vocación guiaría un desarrollo equilibrado y respetuoso de sus recursos y tradiciones, impulsando resiliencia al permitir adaptarse a cambios y crisis, integrar proyectos sostenibles de turismo y pesca sería vital para diversificar la economía, preservar la identidad cultural, conservar los recursos marinos y mitigar posibles impactos negativos.

Al abordar estas problemáticas, la comunidad podría asegurar un futuro próspero y sostenible, donde tanto el crecimiento económico como la preservación cultural y ambiental se equilibren armónicamente.

Mediante la aplicación de una metodología etnográfica, este estudio busca arrojar luz sobre la dinámica compleja entre infraestructuras turísticas y pesqueras en El Matal. Vale la pena mencionar que los hallazgos de esta investigación tienen el propósito de ofrecer información relevante para la toma de decisiones informadas, tanto a nivel local como en el contexto de políticas y estrategias de desarrollo más amplias.

La población es la totalidad de un fenómeno de estudio, incluye la totalidad de unidades de análisis que integran dicho fenómeno y que debe cuantificarse para un determinado estudio, integrando un conjunto N de entidades que participan de una determinada característica y se le denomina la población (Tamayo, 2012).

Tal como se ha explicado, la comunidad de El Matal es una concentración de individuos ubicados en una zona costera, por ende, sus principales actividades se enlazan al turismo y a la pesca; esta última de una manera muy tradicional y cuyos métodos y procedimientos han sido transmitidos de generación en generación, lo cual conlleva a una actividad netamente cultural que ha funcionado para mover la economía local y del mismo cantón Jama, al cual pertenece esta comunidad pesquera del norte de Manabí.

La problemática, que a través de esta investigación se pudo identificar, radica en que no existe un plan de sostenibilidad pesquera y esto es consecuencia de acudir a la pesca tradicional que forma parte de la identidad de los comuneros de esta población costera, esto permite conceptualizar a la identidad como: la interpretación que una persona o un grupo se hace de sí mismo, de quién es y de sus características fundamentales como ser humano (Taylor, 1993).

Taylor nos explica que estas características, volviendo a los habitantes de El Matal, están arraigadas y forman parte de las actividades diarias y mecánicas de ellos mismos, esto refiriéndonos a la pesca tradicional; sin embargo, el impacto de una pesca sin criterios de sostenibilidad puede generar problemáticas en el medio ambiente y la naturaleza en general. La pesca, como cualquier otra actividad, genera una serie de consecuencias en el medio ambiente, tales como la explotación excesiva de los recursos, la contaminación del mar, suelo y aire, entre otros. Como la demanda está acercándose a los límites de la producción, muchos recursos pesqueros están sufriendo deterioro. Por un lado, la excesiva pesca está agotando ciertas poblaciones, y por otro, las otras actividades humanas también influyen en la productividad de la pesca en los sistemas de agua dulce, salobre y salada (Contreras, 2011).

A esto se le suma que el sitio donde se llevan a cabo las faenas pesqueras en El Matal no cumple con las condiciones necesarias para que su funcionalidad sea la adecuada. Asimismo, la comunidad no tiene una gran cobertura de servicios básicos y esto genera contaminación ambiental con un impacto negativo en el turismo. De igual manera, la excesiva pesca artesanal, además de agotar recursos y especies, lleva a tener un gran número de lanchas, las que al no contar con un sitio en donde puedan guardarse de una manera segura o un muelle pesquero, se las estaciona en la playa generando así una contaminación visual en el paisaje natural costero.

En 2050 se prevé que habitarán el planeta alrededor de 10.000 millones de personas, lo que supondrá un incremento de la producción alimentaria anual del 70% respecto a los niveles actuales, con el consiguiente impacto ambiental y presión sobre los recursos naturales. En este escenario la acuicultura sostenible se presenta como una solución para el reto de la alimentación y con notables ventajas añadidas: bien gestionada puede tener beneficios ambientales y generar oportunidades de negocio e innovación (Zorita, 2015).

Lo analizado nos lleva a considerar como una solución a corto, mediano y largo plazo un cambio o transición hacia la acuicultura como actividad complementaria a la pesca tradicional. Esto en un principio podría ser un cambio difícil de asumir, por lo que deberá manejarse con controles profesionales y socializaciones que generen el interés de

la población en El Matal, pero sin duda permitirá desarrollar una conciencia sostenible en esta comunidad y contribuirá a la mitigación del cambio climático y contaminación ambiental, lo cual se ajusta a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030.

## **10.2. Un lugar con identidad**

Sin duda, la mejor manera de analizar un asentamiento es recorriéndolo y generando interacciones con sus habitantes que viven el día a día y que son quienes tienen información privilegiada sobre la identidad y costumbres de una población.

Según Augé (1993), "Un lugar es aquel espacio que puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar".

Lo que menciona el autor radica en que la identidad es consecuencia de costumbres e historias que se desarrollan en las concentraciones humanas y que funcionan como bases para que se les puede llamar lugares. En este caso, El Matal representa una larga línea temporal de dedicación a la pesca tradicional lo que a su vez genera una memoria en sus habitantes que se expone ante los visitantes, por lo cual representa un lugar en todo el sentido de la palabra, por lo tanto y siguiendo la línea de Augé, El Matal posee las siguientes características: lugar de la identidad (en el sentido de que cierto número de individuos pueden reconocerse en él y definirse en virtud de él), lugar de relación (en el sentido de que cierto número de individuos, siempre los mismos, pueden entender en él la relación que los une a los otros) y lugar de historia (en el sentido de que los ocupantes del lugar pueden encontrar en él los diversos trazos de antiguos edificios y establecimientos, el signo de una filiación).

### **10.2.1. La pesca en El Matal**

La pesca es una actividad económica primaria que el hombre practicó desde su aparición misma sobre el planeta, y consiste en extraer de las aguas animales que habitan ese medio. Cuando se hallan en su medio natural se llaman peces, cuando se capturan se denominan pescados. Puede hacerse en forma manual, con cañas de pescar o con redes. Por extensión se llama pesca todo objeto rescatado de las aguas de mares, ríos o arroyos; y con alcance más amplio aún (Fingermann, 2009).

Dicho esto, se establece que la pesca es una de las principales actividades económicas en varias partes del mundo, especialmente en las zonas costeras y no es una realidad extraña en El Matal, en donde, si bien existe infraestructura turística, es muy poco común ver una concentración masiva de turistas y los pocos que llegan son contrastados por un ambiente saturado de lanchas en la playa y perfil costero; en tal virtud, a esta comunidad se la define como un sitio en donde sus habitantes se dedican mayormente a la pesca.

El Matal es uno de los ricos puertos pesqueros artesanales de la provincia de Manabí. La faena de pesca produce entre 30 y 50 toneladas diarias de productos del mar que se venden a comerciantes de las diversas provincias del país (El Heraldo, 2020).

### **10.2.2. La sostenibilidad como futuro**

La sostenibilidad se rige bajo el principio de asegurar las necesidades del presente sin comprometer las necesidades de las generaciones futuras, siempre sin renunciar a la protección del medioambiente, el crecimiento económico y el desarrollo social. La emergencia climática nos obliga como consumidores a replantear los hábitos de vida y urge a empresas e instituciones a cambiar su propósito hacia una economía no lineal e inclusiva que tenga en cuenta lo social y lo ambiental (BBVA, s. f).

Siguiendo lo establecido por BBVA (s. f.) existen 3 tipos de sostenibilidad:

- Sostenibilidad ambiental: es la gestión eficiente de recursos naturales en la actividad productiva, permitiendo su preservación para las necesidades futuras.
- Sostenibilidad económica: implica el uso de prácticas económicamente rentables que sean tanto social como ambientalmente responsables.
- Sostenibilidad social: La sostenibilidad social busca fortalecer la cohesión y estabilidad de las poblaciones y su desarrollo vital.

Lo mencionado nos invita a pensar en estrategias sostenibles vinculadas a la pesca, rubro que representa la cotidianidad en El Matal. Dicha actividad debe tener un enlace directo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), también conocidos como Objetivos Globales, y que fueron adoptados por las Naciones Unidas en 2015 como un llamamiento universal para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que para el 2030 todas las personas disfruten de paz y prosperidad (PNUD, s. f.).

### **10.2.3. La acuicultura como estrategia**

La acuicultura es la producción controlada de organismos acuáticos. Este control implica la aplicación de tecnología, investigación y desarrollo dinámico. Representa la forma más eficaz y sostenible de asegurar que haya suficientes proteínas para alimentar a un mundo con una población en aumento. En estos momentos, más de la mitad del total de los alimentos de origen acuático consumidos por la población mundial, procede de granjas acuícolas en las que se crían peces, crustáceos, algas, moluscos y otros invertebrados (La Vanguardia, 2015).

Sin duda alguna es una estrategia que busca proyectarse hacia la sostenibilidad potenciando los ejes ambientales, económicos y sociales de los sectores en donde se gestione una adecuada ejecución con la participación activa de los beneficiarios o ciudadanos.

A continuación, se presenta el método de investigación que se utilizó para abordar el tema "El Matal: análisis etnográfico de infraestructuras turística y pesquera", proponiendo la acuicultura para un desarrollo resiliente.

Este estudio es de tipo cualitativo y de naturaleza etnográfica, es decir, permite una comprensión enriquecida y profunda de fenómenos complejos y contextuales a través de la recolección y análisis de datos no numéricos.

La metodología etnográfica, de análisis documental, visual, observaciones y grupos focales, se utilizó para lograr una aproximación holística a la problemática de la comunidad El Matal perteneciente al cantón Jama. De manera general, la etnografía es considerada una rama de la antropología que se dedica a la observación y descripción de los diferentes aspectos de una cultura, comunidad o pueblo determinado, como el idioma, la población, las costumbres y los medios de vida (Peralta, 2009).

La población objetivo del estudio incluyó a los miembros de la comunidad El Matal, tales como pescadores, trabajadores en el sector turístico, residentes locales, líderes comunitarios y al presidente de la comunidad.

Se procedió a indagar una variedad de perspectivas y experiencias relacionadas con las infraestructuras turísticas y pesqueras con la finalidad de tener una mayor comprensión de las dinámicas de la comunidad de El Matal; asimismo, se emplearon las siguientes técnicas de recopilación de datos; se realizaron observaciones que dieron paso a conocer directamente la vida diaria de la comunidad y presenciar de primera mano cómo se desarrollan las interacciones en torno a las infraestructuras turísticas y pesqueras, estas observaciones proporcionaron datos valiosos sobre prácticas, comportamientos y aspectos culturales relevantes para la investigación. Se organizaron grupos focales con la participación de diferentes segmentos de la comunidad, estos grupos permitieron la interacción y el debate entre los participantes, facilitando la identificación de puntos en común para garantizar la validez y confiabilidad de los datos recopilados. Para llevar a cabo el análisis de las infraestructuras turísticas y pesqueras en la comunidad El Matal, se adoptó una metodología de mapeo etnográfico que inició con la definición clara de los objetivos focalizados en la identificación de ubicaciones, patrones espaciales y relaciones entre las infraestructuras.

De igual forma y tras una revisión bibliográfica detallada y la preparación adecuada, se diseñó una ruta de recorrido integral que abarcara todas las áreas relevantes, incluyendo zonas turísticas y áreas pesqueras clave, durante el recorrido se recopilaban datos precisos por barrios y zonas sobre ubicación y documentación visual, luego se realizaron croquis, se llevó a cabo un análisis minucioso para mapear la distribución de las infraestructuras y generar mapas temáticos. Utilizando la información obtenida del mapeo de las infraestructuras destinadas al turismo y a la pesca, se procedió a elaborar tablas comparativas por barrios y zonas con el fin de realizar un análisis entre estas dos categorías de infraestructuras, en última instancia, esta metodología permitió obtener una visión completa y detallada de cómo están organizadas las infraestructuras, lo cual, aparte de generar una mayor comprensión, contribuye a tomar decisiones bien fundamentadas y a guiar futuras iniciativas que buscan mejorar la comunidad y su entorno.

La metodología del análisis documental visual se llevó a cabo utilizando un enfoque enriquecedor basado en la captura fotográfica, en tal virtud, durante el recorrido por la comunidad El Matal se tomó un conjunto de fotografías con una cámara especialmente designada para esta labor. Estas imágenes fueron cuidadosamente seleccionadas y tomadas en momentos específicos para capturar la esencia y la realidad del entorno circundante, posteriormente, estas fotografías se sometieron a un análisis con el obje-



Figura 1. Mapa del Ecuador-Manabí-cantón Jama. Realizado por los investigadores (2023).



Figura 2. Mapa de "El Matal", realizado por los investigadores (2023). Fuente: Elaboración propia.

tivo de extraer información valiosa y significativa sobre diversos aspectos del contexto local pudiendo así desentrañar detalles y matices de la comunidad El Matal y su relación con el entorno circundante.

Para conocer sobre la comunidad El Matal, es necesario mencionar al cantón Jama, mismo que pertenece a la provincia de Manabí-Ecuador y que es potencialmente rico y pionero en la producción de camarón en cautiverio. Según afirma el Gobierno de Manabí (2023), el nombre del cantón se desprende de una tribu indígena llamada Jama, que significa iguana pequeña, por otro lado las actividades agrícolas, pesqueras, ganaderas y acuícolas se constituyen como los principales rubros de la economía del cantón, tiene encantadoras playas entre grandes acantilados y goza de bosques primarios tropicales semihúmedos, una variada fauna y una hidrografía donde se desarrolla la actividad acuícola; su gastronomía es variada, va desde platos a base de mariscos, peces de agua dulce, hasta el caldo de gallina criolla y productos lácteos, por su actividad ganadera.

Dentro del cantón Jama se encuentra El Matal, una pequeña comunidad pesquera de este cantón manabita, reconocida precisamente por su rica tradición pesquera, que ha sido transmitida de generación en generación, convirtiéndose en un elemento fundamental de su identidad cultural (Figura 1).

En las figuras 1 y 2 se aprecia la ubicación del sector investigado, esta representación nos muestra que la provincia de Manabí está ubicada en el Ecuador, la cual incluye, dentro de sus límites al cantón Jama, donde se encuentra la comunidad conocida como “El Matal”.

Los mapas ayudan a transmitir relaciones geográficas que los lectores de estos pueden interpretar y analizar. Las relaciones basadas en la ubicación se conocen como relaciones espaciales (Arc Gis Resouces, s. f.).

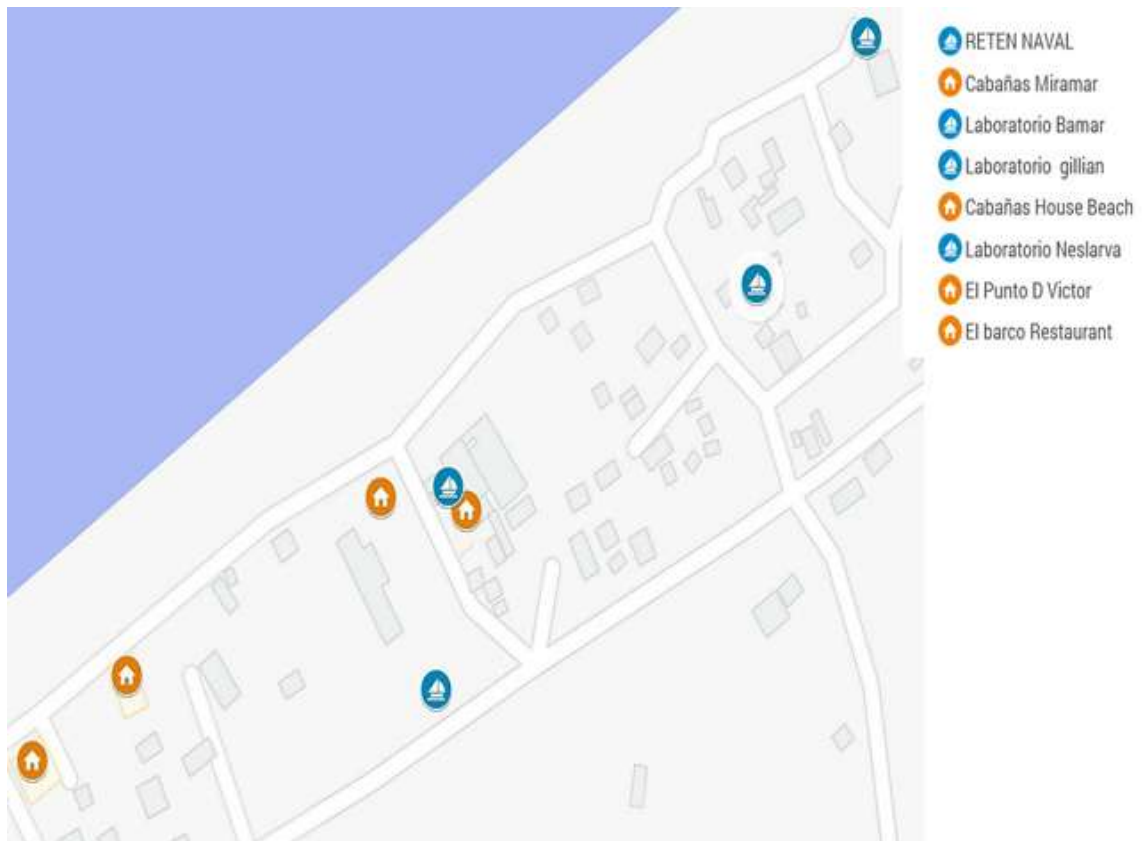
Las líneas anteriores abordan la importancia de los mapas como herramientas visuales para comunicar relaciones geográficas y detalles de ubicaciones, destacan la capacidad de estos para transmitir relaciones espaciales entre diferentes entidades geográficas y cómo los lectores pueden interpretar y analizar los datos contenidos en ellos para comprender la geografía y la información contenida en el mapa.

En tal virtud, la mapificación de las estructuras pesqueras y turísticas se ejecutan a través de planos geográficos que se muestran a continuación en cada zona de la comunidad de El Matal que forma parte de este estudio.

En la figura 3, se presenta un croquis que detalla las infraestructuras turísticas y pesqueras, claramente diferenciadas por colores: naranja para las turísticas y celeste para las pesqueras, cada una identificada por sus respectivos símbolos y tonalidades. Este croquis forma parte de una serie de cuatro, todos ellos elaborados con el propósito de exhibir las distintas infraestructuras que conforman la comunidad de El Matal.

En la tabla 1, es evidente que tanto las infraestructuras turísticas como las pesqueras presentan cantidades idénticas en el lugar representado en el croquis.



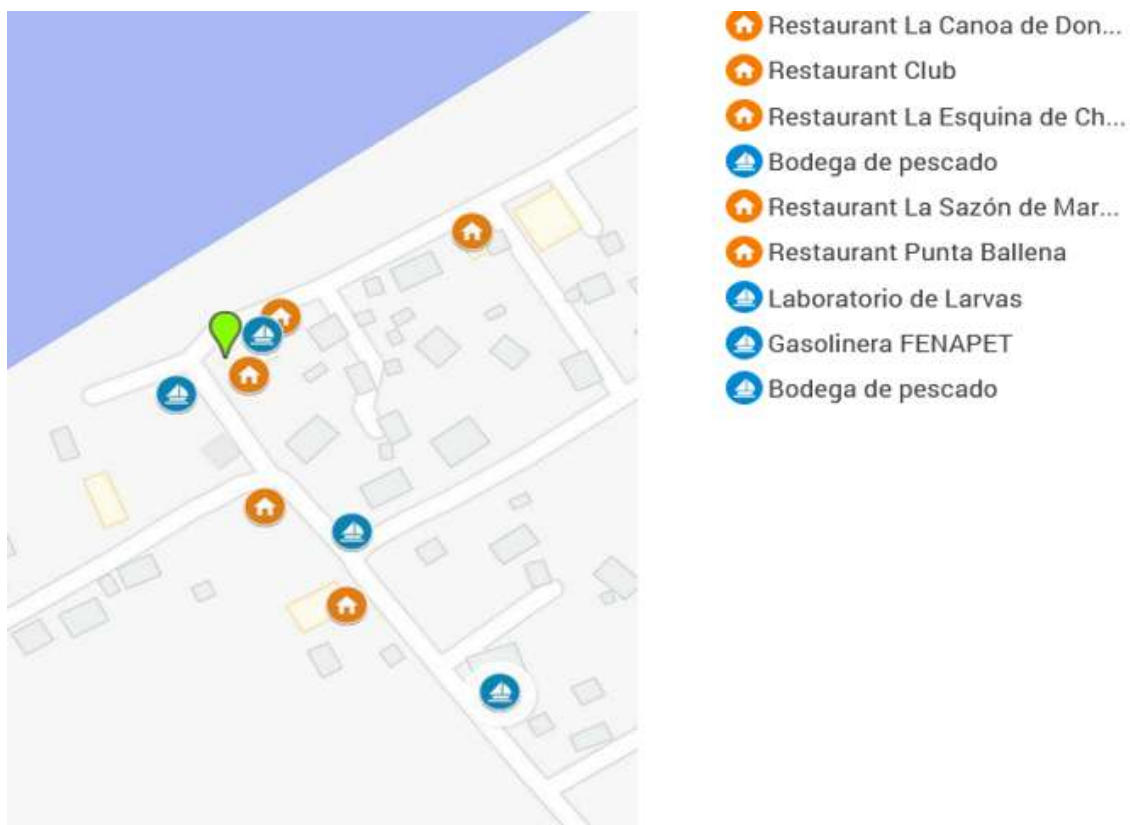


**Figura 3.** Croquis 1/4 de infraestructuras pesquera y turísticas de la comunidad “El Matal”. Realizado por los investigadores (2023).

**Tabla 1**

*Infraestructuras pesqueras y turísticas del croquis 1/4*

<b>Infraestructuras turísticas</b>	<b>Infraestructuras pesqueras</b>
Cabañas Miramar	Retén Naval
Cabañas House Beach	Laboratorio Gillian
Restaurant El Punto D Víctor	Laboratorio NesLarva
Restaurant El Barco	Laboratorio Bamar



**Figura 4.** Croquis 2/4 infraestructuras pesqueras y turísticas de la comunidad El Matal.

**Tabla 2**

*Infraestructuras pesqueras y turísticas del croquis 2/4*

<b>Infraestructuras turísticas</b>	<b>Infraestructuras pesqueras</b>
Restaurant La canoa de Don Capu	Bodega de pescado
Restaurant Club	Bodega de pescado
Restaurant La esquina de Cheo	Laboratorio de larvas
Restaurant Punta Ballena	Gasolinera FENAPET
Restaurant La Sazón de Margarita	


En la tabla 2, se muestra que tanto las infraestructuras turísticas como las pesqueras no presentan cantidades idénticas, pero la diferencia es muy poca.




**Figura 5.** Croquis 3/4 infraestructuras pesqueras y turísticas de la comunidad El Matal.

**Tabla 3**

*Infraestructuras pesqueras y turísticas del croquis 3/4*

 Restaurant Brisas del mar

 Bodega de pescado

Infraestructuras turísticas	Infraestructuras pesqueras
Hotel El Cisne	

En la tabla 3, se evidencia que en esta zona se encuentran presentes infraestructuras turísticas, a diferencia de las infraestructuras pesqueras.



**Figura 6.** Croquis 4/4 infraestructuras pesqueras y turísticas de la comunidad El Matal.

**Tabla 4**

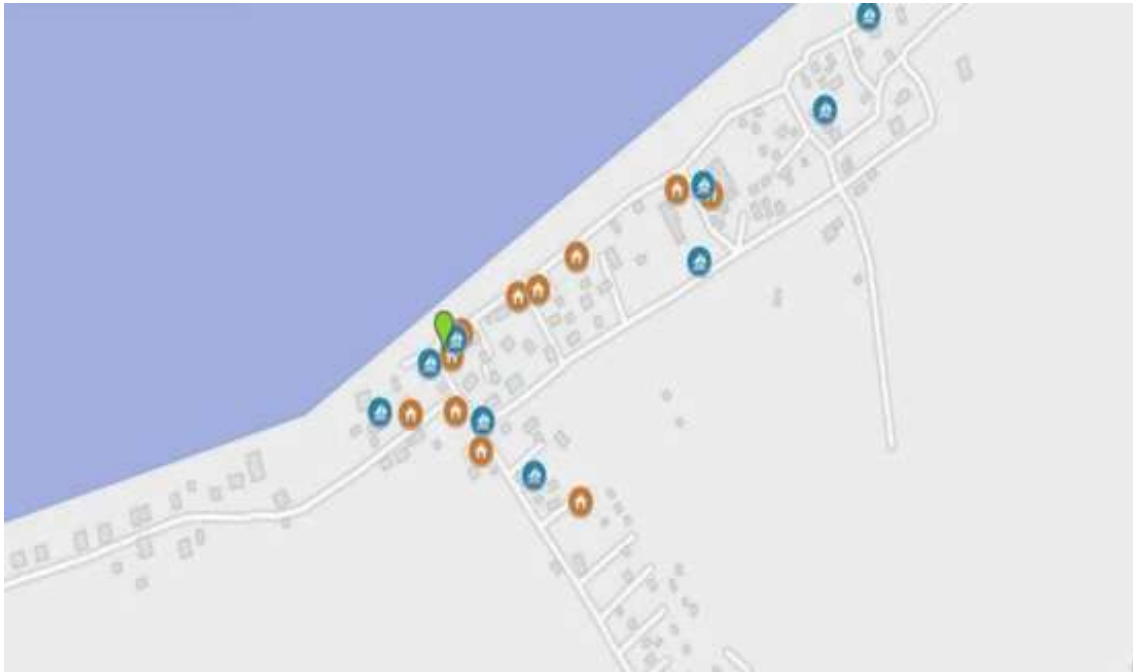
*Infraestructuras pesqueras y turísticas del croquis 4/4*

Infraestructuras turísticas	Infraestructuras pesqueras
Restaurant Brisas del mar	Bodega de pescado

En la tabla 4, es evidente que tanto las infraestructuras turísticas como las pesqueras presentan cantidades idénticas en el lugar representado en el croquis.

### **10.3. Análisis de infraestructuras turísticas y pesqueras**

Tanto en los croquis presentados como en las tablas de datos correspondientes, se hace presente una disparidad significativa en lo que respecta a la cantidad de infraestructuras asociadas al turismo en comparación con las vinculadas a la actividad pesquera. Esta disparidad sugiere de manera primordial que la principal orientación económica de la región es de índole turística, tal como se ilustra en la figura 5. Sin embargo, es fundamental destacar que una interpretación superficial de la preponderancia de infraestructuras turísticas sobre las pesqueras en el mapa podría conllevar a una inferencia equivocada, en cuanto a la verdadera vocación económica de la zona. Es por esta razón que se llevaron a cabo evaluaciones más holísticas, considerando elementos como el contexto social y cultural arraigado en la comunidad y la potencial diversificación de actividades económicas.



**Figura 7.** Mapeo general, infraestructuras pesqueras y turísticas de la comunidad El Matal.

A través de un análisis más profundo y meticuloso, se logró adquirir una comprensión precisa de las dinámicas subyacentes que rigen la región, permitiendo así una evaluación certera de su auténtica vocación y su perspectiva de desarrollo a futuro.

La figura que se muestra a continuación corresponde a un croquis en el que se mapearon todas las infraestructuras turísticas y pesqueras que se especificaban en las figuras y tablas expuestas con anterioridad (Figura7).

### **10.3.1. Contexto cultural y social**

Es importante reconocer que la presencia de una mayor cantidad de infraestructuras turísticas puede estar vinculada a diversas circunstancias y factores externos, como el impulso del turismo considerado como una fuente de desarrollo económico, la atracción de visitantes en busca de experiencias costeras y culturales únicas, o la influencia de políticas gubernamentales orientadas hacia el fomento del turismo en la región; no obstante, la comunidad El Matal conserva su identidad y vocación tradicionalmente pesquera con una profunda conexión con sus raíces culturales y sus actividades ancestrales de subsistencia. La pesca es y sigue siendo el eje central de la vida y el sustento de sus habitantes, quienes han forjado una relación simbiótica con el mar y sus recursos a lo largo de generaciones.

El conocimiento etnográfico profundo y la interacción directa con la comunidad son esenciales para comprender la complejidad de su vocación y la interacción entre las infraestructuras turísticas y pesqueras. Por medio de este contenido visual se puede observar que la vocación de la comunidad es pesquera y depende de ello.



**Figura 8.** Pescadores a pocos minutos de haber salido del mar, revisando capturas para su posterior venta.

La imagen capturada en este instante singular nos brinda una visión fascinante del proceso que sigue a la faena pesquera en la comunidad. Después de una ardua jornada en el mar, los pescadores se dedican a separar cuidadosamente los diversos tipos de pescado capturado, preparándose para su posterior comercialización. Es en este instante donde podemos apreciar la eficiencia y experiencia con la que realizan esta labor, reflejando años de tradición y conocimiento transmitidos de generación en generación. A este lugar, muchas personas acuden exclusivamente para adquirir mariscos frescos y exquisitos, atraídas por los precios asequibles en comparación con otras opciones de venta.

La naturaleza pesquera de esta comunidad se traduce en una disponibilidad abundante de productos del mar, lo que a su vez es una ventaja significativa para quienes buscan disfrutar de estas delicias culinarias sin afectar demasiado sus bolsillos.

Esta instantánea connota una interacción dinámica y enriquecedora entre los pescadores y aquellos que ansían degustar los productos marinos frescos, representa la esencia misma de la vida y la economía en una comunidad costera donde el mar desempeña un papel trascendental en la subsistencia y el progreso.

A través de esta imagen, se nos revela una narrativa rica y compleja, que trasciende la mera transacción comercial para adentrarse en la historia, las tradiciones y el espíritu de solidaridad que caracteriza a esta comunidad pesquera.

La fotografía representada en la figura 9 nos introduce en la actividad frenética de una bodega de pescado, donde los pescadores maniobran hábilmente para preparar sus capturas. Este instante tangible nos sumerge en la riqueza de la comunidad pesquera El Matal y su economía local. Sin embargo, tras esta escena, surge una inquietud



**Figura 9.** Limpieza de los productos en una de las bodegas que prestan este servicio.

tante problemática que ensombrece la belleza costera. La falta de un sistema de alcantarillado en las bodegas de pescado resulta en la contaminación de las aguas marinas y la arena. Esto afecta el ecosistema y la experiencia de los visitantes, impidiéndoles disfrutar plenamente del entorno. Durante festivales y épocas turísticas, los inconvenientes se intensifican, frustrando a los turistas y disminuyendo el potencial económico de la comunidad.

La imagen en coherencia con la figura 10 expone una problemática que limita el disfrute de las hermosas playas en El Matal. La falta de un puerto pesquero adecuado ha llevado a que los pescadores estacionen sus embarcaciones en la arena, obstaculizando el acceso a los espacios costeros. Las playas están saturadas de embarcaciones, algunas desordenadas, lo que reduce el espacio para los visitantes. Esta situación afecta tanto a la comunidad pesquera como a los turistas, generando una atmósfera abrumadora en la playa. La disposición aleatoria de las embarcaciones crea desorden y limita las actividades recreativas. Esto desalienta a los turistas, afectando el atractivo turístico y la economía local. Esta problemática impacta en la vida de los pescadores locales al dificultar la gestión de las embarcaciones. Lograr una coexistencia armoniosa entre la actividad pesquera y el turismo es esencial para el desarrollo sostenible de la comunidad.



**Figura 10.** Pangas distribuidas de manera desorganizada en la playa.



**Figura 11.** Restaurante del sector.



Este establecimiento expuesto en la fotografía de la figura 11 representa uno de los restaurantes característicos en El Matal. La singularidad de su gastronomía es innegable; sin embargo, es lamentable que en su mayoría estos restaurantes permanezcan desocupados, lo que limita el flujo de turistas que los visitan, excepto en ocasiones puntuales y escasas, como fechas festivas. En la mayor parte de los días, se observa una falta de afluencia, lo que plantea un desafío para su sostenibilidad económica y la atracción de visitantes regulares. La desconexión entre la calidad de la oferta gastronómica y la baja asistencia puede atribuirse a factores diversos, desde la falta de promoción hasta la limitada afluencia turística en días cotidianos. Para que estos establecimientos puedan florecer plenamente y aprovechar su singularidad culinaria, será necesario explorar estrategias que promuevan una afluencia más constante, ofreciendo experiencias únicas y conectando de manera efectiva con los potenciales visitantes que buscan deleitarse en la autenticidad de su gastronomía.

### **10.3.2. Acuicultura como estrategia de gestión**

La pesca y la acuicultura tienen un papel significativo en varios Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), destacándose especialmente en el ODS 14, que se concentra en la protección de la vida submarina y la salvaguardia de los recursos marinos. Además, las iniciativas dirigidas hacia la acuicultura persiguen la restauración de ecosistemas para respaldar la seguridad alimentaria y, al mismo tiempo, reducir la contaminación, prevenir la propagación de especies invasivas, minimizar el desperdicio y advertir enfermedades.

La acuicultura es una actividad que puede contribuir significativamente a alcanzar varios Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), incluyendo el ODS 2 (Hambre cero), el ODS 8 (Trabajo decente y crecimiento económico), el ODS 12 (Producción y consumo responsables) y el ODS 14 (Vida submarina).

El informe “El estado mundial de la pesca y la acuicultura” (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura [FAO], 2022) presenta estrategias para fomentar la sostenibilidad en estas industrias. Una de estas estrategias se centra en el respaldo a cadenas de valor inclusivas para la pesca y acuicultura artesanales a pequeña escala. Esto involucra asegurar que estas actividades económicas sean equitativas y justas, generando beneficios para las comunidades locales involucradas.

Asimismo, el informe resalta el aumento notorio en la adopción de tecnologías y fuentes de energía más limpias en estas industrias, lo que puede tener un impacto sustancial en la sostenibilidad.

El informe también explora ideas que pueden conectar la acuicultura marina con estrategias de gestión y producción sostenible. Por ejemplo, sugiere que la acuicultura puede aliviar la presión sobre las poblaciones de peces silvestres, lo que contribuye a la sostenibilidad de la pesca. Adicionalmente, la adopción de tecnologías más limpias y la mejora de la eficiencia en la producción pueden reducir los efectos negativos en el medio ambiente.

Una gobernanza sólida basada en marcos legales e institucionales es destacada como crucial para crear un ambiente propicio para inversiones en la expansión de la acuicultura. Además, el informe resalta la importancia de una combinación balanceada de servicios financieros y seguros en todas las escalas para mejorar la infraestructura y apoyar innovaciones tecnológicas y la mecanización en estas industrias.

Para la implementación de acuicultura sostenible en una comunidad pesquera, el informe sugiere varias medidas que pueden ser útiles como:

1. Promover la participación activa de la comunidad en la planificación y gestión de la acuicultura, asegurando que se respeten los derechos de los pescadores y se aborden sus preocupaciones.
2. Fomentar la adopción de prácticas de acuicultura sostenible, como la reducción del uso de antibióticos y pesticidas, la mejora de la eficiencia en la producción y la adopción de tecnologías más limpias.
3. Proporcionar capacitación y asistencia técnica a los productores de acuicultura para mejorar sus habilidades y conocimientos en la producción sostenible.
4. Fomentar la diversificación de la producción acuícola, incluyendo la producción de especies nativas y la integración de la acuicultura con la pesca y la agricultura.
5. Promover la comercialización y el acceso a los mercados para los productos acuícolas, lo que puede mejorar los ingresos de los productores y fomentar la sostenibilidad económica de la acuicultura.

Una de las desventajas de la acuicultura es que las actividades atentan contra la biodiversidad, cuya conservación es motivo de preocupación a nivel mundial, ya que su pérdida disminuirá drásticamente la calidad de vida de la humanidad. El hombre ha provocado la disminución de la biodiversidad en organismos marinos y dulceacuícolas por diferentes causas especialmente ligadas a la acuicultura, la posibilidad de mejorar peces cultivados mediante la hibridación, ha sido considerada por algunos acuicultores como la solución para los problemas de bajo rendimiento, sin embargo, no siempre ha dado resultados positivos; si estos híbridos alcanzan el medio ambiente natural podrían intercambiar genes con esta especie paterna y acarrear consecuencias difíciles de predecir (Ovando, 2022).

Por lo expuesto en el párrafo anterior, hoy en día los sistemas de gestión ambiental vienen siendo implementados en muchos sectores de la industria acuícola con el objetivo de ayudar a las organizaciones a:

1. Cumplir con los requerimientos legales que minimicen los impactos sobre el ambiente.
2. Reducir los desechos.
3. Ganar una ventaja en el mercado (Lujan, 2011).

Para lograr una acuicultura sostenible, es necesario gestionar los impactos ambientales que la industria provoca de manera responsable y efectiva. Una de las mejores maneras de hacerlo es mediante un Sistema de Gestión Ambiental (SGA), que permita a la empresa identificar los aspectos ambientales significativos y establecer controles operaciona-

les para minimizar los impactos negativos. Además, es importante tener en cuenta los aspectos sociales y económicos, como la seguridad y salud ocupacional de los trabajadores, la relación con las comunidades aledañas y la rentabilidad del negocio.

El trabajo de investigación “Implantación de un SGA según ISO 14001 en la acuícola Mobe Acumobe” plantea el diseño e implementación de un sistema de gestión ambiental en la acuícola Mobe Acumobe, como una solución para mejorar el desempeño ambiental de esta empresa y obtener todos los beneficios derivados de una correcta aplicación de la norma ISO 14001, este es un claro ejemplo de SGA para la acuicultura. En el documento se describe detalladamente cómo se llevó a cabo la implementación del SGA en la empresa, incluyendo la identificación de los factores internos y externos de la organización, la elaboración del Manual del Sistema de Gestión Ambiental, la definición de los objetivos ambientales y la política ambiental, entre otros aspectos.

La propuesta central de utilizar la acuicultura como motor de desarrollo sostenible y habitabilidad resiliente emerge como una estrategia prometedora. La interacción con los diversos miembros de la comunidad, desde pescadores hasta líderes comunitarios, ha enriquecido la perspectiva y ha permitido diseñar una propuesta que no solo busca mejoras económicas, sino que también considera la conservación del entorno y el bienestar de los habitantes.

La propuesta de utilizar la acuicultura como eje central busca lograr un equilibrio entre el desarrollo económico, la preservación ambiental y el bienestar comunitario. Se espera que esta estrategia contribuya a transformar El Matal en un modelo de comunidad costera sostenible, donde la participación activa de los habitantes y la armonía con el entorno natural sean los pilares fundamentales para tejer un futuro resiliente y próspero.

En definitiva, no se busca alterar la identidad del lugar por lo cual es importante recalcar lo que menciona Auge (1993): “Un lugar es aquel espacio que puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar”.

Es decir, se plantea complementar esta identidad y tradición pesquera a través de estrategias sostenibles que de a poco vayan formando parte de nuevas actividades propias de la comunidad y que sean el motivo de nuevas herencias que permitan tejer un futuro seguro para las nuevas generaciones.

## Referencias

- Arc Gis Resources (sf). Cómo transmiten los mapas la información geográfica. <https://resources.arcgis.com/es/help/getting-started/articles/026n000000q000000.htm>.
- Augé, M. (1993). Los no lugares, espacios del anonimato. Francia <https://interabide.wordpress.com/2018/01/14/los-no-lugares-espacios-del-anonimato-marc-auge/>
- BBVA (s.f.). ¿Qué es la sostenibilidad? Un camino urgente y sin marcha atrás. <https://www.bbva.com/es/sostenibilidad/que-es-la-sostenibilidad-un-camino-urgente-y-sin-marcha-atras/>

- Clavijo, L. (2019). Implantación de un SGA según ISO 14001 en la acuícola Mobe Acumobe. Obtenido de <https://reunir.unir.net/bitstream/handle/123456789/9664/Clavijo%20Ayala%2C%20Luis.pdf?s equence=1&isAllowed=y>
- Contreras, S. (2011). La contaminación heredada: diferentes realidades, distintas soluciones. Obtenido de: <https://revistas.uap.edu.pe/ojs/index.php/LEX/article/view/411>
- El Herald (2020, 5 de diciembre). El Matal, puerto pesquero y turístico/ Luis Alfredo Silva. <https://www.elheraldo.com.ec/el-matal-puerto-pesquero-y-turistico-luis-silva/>
- Fingermann, H. (16 de octubre de 2009). Concepto de pesca. Deconceptos.com. <https://deconceptos.com/ciencias-naturales/pesca>
- Gobierno de Manabí, Desarrollo y Equidad. (2023). Jama: “un rincón de Manabí. Corazón del país”. Obtenido de: <https://www.manabi.gob.ec/sitio2020/cantones/jama>
- La Vanguardia. (2015, 1 de enero). Acuicultura y desarrollo sostenible. <https://www.lavanguardia.com/natural/opinion analisis/20150114/54423336388/acuicultura-y-desarrollo-sostenible.html>
- Lujan, M. (2011). Sistemas de gestión ambiental en las empresas acuícolas. Obtenido de <https://aquahoy.com/sistemas-de-gestion-ambiental-en-las-empresas-acuicolas/?amp=1>
- Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO). (2022). El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2022. Obtenido de <https://www.fao.org/3/cc0461es/cc0461es.pdf>
- Ovando, M. (2022). La acuicultura y sus efectos en el medio ambiente. Obtenido de <https://www.espacioimasd.unach.mx/index.php/Inicio/article/view/22/1106>
- Peralta, C. (2009). Etnografía y métodos etnográficos. <https://www.redalyc.org/pdf/5155/515551760003.pdf>.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (s.f.). ¿Qué son los Objetivos de Desarrollo Sostenible? <https://www.undp.org/es/sustainable-development-goals>
- Tamayo, M. (2012). El proceso de la investigación científica. México: Limusa, p. 180. Obtenido de; [https://tesis-investigacion-cientifica.blogspot.com/2013/08/que-es-la-poblacion.html#\\_ftnref1](https://tesis-investigacion-cientifica.blogspot.com/2013/08/que-es-la-poblacion.html#_ftnref1)
- Taylor, C. (1993). El multiculturalismo y la “política del reconocimiento”. México: Fondo de Cultura Económica. Obtenido de; <http://www.scielo.org.co/pdf/eidos/n23/n23a07.pdf>
- Zorita, I. (2015). Acuicultura sostenible: 4 razones para considerarla una solución para el reto de alimentación. Obtenido de; <https://www.azti.es/acuicultura-sostenible-solucion-reto-alimentacion>.



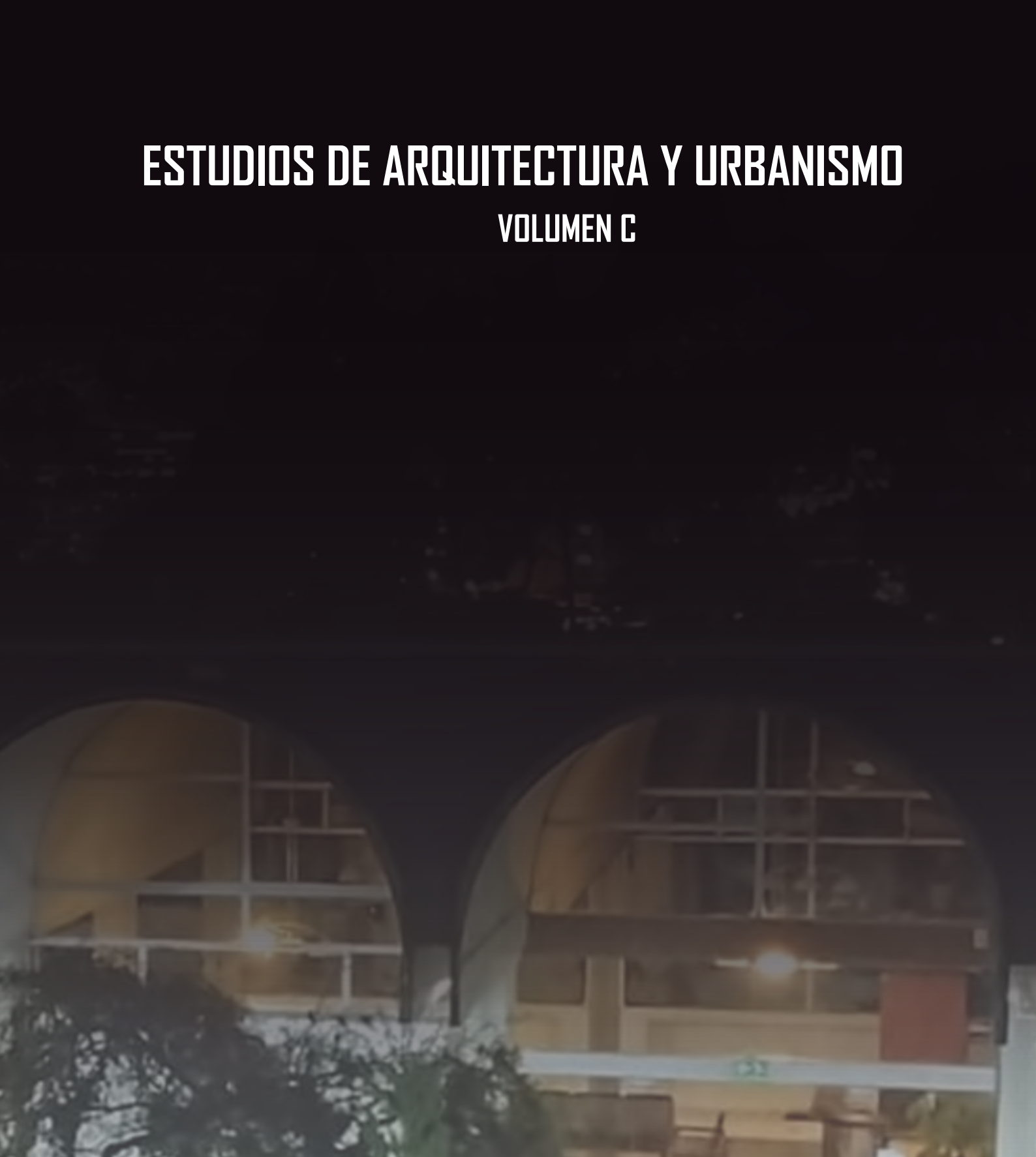




Este libro,  
que usó tipografía  
**Roboto** tamaño 11, se  
terminó de diagramar en  
Editorial Universitaria en el mes  
de septiembre de 2024 siendo  
rector de la Universidad Central  
del Ecuador el Dr. Patricio  
Espinosa del Pozo,  
Ph. D.

# ESTUDIOS DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

## VOLUMEN C



ISBN: 978-9942-623-34-8



9 789942 623348

