

Memorias del Congreso de Estudios de la Ciudad

CIVITIC · 2017

01

# Derecho a la ciudad



UNIVERSIDAD  
DEL AZUAY  
50 AÑOS

Casa   
Editora



Memorias del Congreso de Estudios de la Ciudad

CIVITIC · 2017



## UNIVERSIDAD DEL AZUAY

Francisco Salgado Arteaga  
**RECTOR**

Martha Cobos Cali  
**VICERRECTORA ACADÉMICA**

Jacinto Guillén García  
**VICERRECTOR DE INVESTIGACIONES**

Toa Tripaldi Proaño  
**DIRECTORA DE COMUNICACIÓN  
Y PUBLICACIONES**

Carla Hermida  
**COMPILADOR - COORDINADOR**

José Aguirre  
Tomás Galindo  
Carla Hermida  
Luis Emilio Martínez  
Jaime Erazo  
Andrés Montero  
Daniel Orellana  
Pablo Osorio  
Fernando Puente  
Adriana Quezada  
Valeria Reinoso  
Ana Cecilia Salazar  
Andreu Vega  
María Eloisa Velázquez  
**COMITÉ ACADÉMICO**

*Derecho a la Ciudad:*

María Augusta Hermida

*Gobernanza:*

Jaime Erazo

*Economía Urbana:*

María Eloisa Velázquez

*Patrimonio:*

Valeria Reinoso

**COORDINADORES DE MESA**

**Diagramación y diseño de portada**  
**Departamento de Comunicación**  
**y Publicaciones**

Dis. Priscila Delgado Benavides

**Fotografía de portada**

Sebastián Carrasco

**Impresión**

Imprenta Digital

Universidad del Azuay

**VOLUMEN 1**

Derecho a la ciudad

**ISBN:** 978-9942-778-38-3

**e-ISBN:** 978-9942-778-39-0





01

---

Derecho  
**a la ciudad**



# CONTENIDO

---

p.  
01



## Introducción

Carla Hermida

pp.  
04.13



## Escola e direito à cidade: experiências educadoras na metrópole de São Paulo - Brasil

Micaela Altamirano  
Raquel de Padua Pereira

pp.  
14.31



## Relación entre fachadas de planta baja y comportamiento en el espacio público: caso Av. Remigio Crespo (Cuenca)

Natalia Carolina Álvarez Unda  
Liseth Cristina Molina Toledo  
M. Augusta Hermida

pp.  
32.47



## Segregación en el espacio público y la relación con las características físicas de su entorno

Stephanie Cabrera Campoverde  
Karla Flores Guamán  
Natasha Cabrera Jara



pp.  
48.61

/

**La disputa por el derecho a la ciudad:  
La Plaza Largo da Batata, São Paulo**

Camila Cavalheiro Ribeiro da Silva

pp.  
62.75

/

**Subvertir la ciudad a través del deseo.  
Cotidianidad de los peatones en la ciudad de Quito**

Andrea Cevallos Aráuz  
Cristhian Parrado Rodríguez

pp.  
76.87

/

**Procesos de urbanización (in) formal y la  
búsqueda del derecho a la ciudad en las  
zonas periurbanas de Samborondón - Guayaquil**

Alina Alexandra Delgado Bohórquez

pp.  
88.105

/

**La ampliación territorial de la ciudad y los servicios  
básicos: caso ciudad de Machala**

Galo Mendoza Torres

pp.  
106.123

/

**Influencia de la porosidad de la línea edificada en la percepción de los usuarios de los márgenes del Río Tomebamba**

María Belén Pérez Cuesta  
Paola Janneth Castillo González  
M. Augusta Hermida

pp.  
124.139

/

**Una aproximación al estudio de los factores que impulsan y restringen el ejercicio del derecho a la ciudad en Cuenca**

Ana Cecilia Salazar V.  
Andrés Martínez M.  
Ana Elisa Astudillo S  
José Aguirre D.  
Mauricio Pino A.

pp.  
140.152

/

**Patrón y tendencias de la segregación residencial socioeconómica en la ciudad de Managua**

Perla M. Sánchez Uriarte  
Ricardo Gómez Maturano  
Yolaina Mayorga Pavón  
Abner Rocha Ampié



# INTRODUCCIÓN

---

El Congreso de Estudios de la Ciudad CIVITIC 2017, tuvo lugar en la ciudad de Cuenca entre el 4 y el 6 de octubre del 2017, teniendo como sede a la Universidad del Azuay. La red CIVITIC surgió como una red académica de estudios urbanos para hablar, crear, coordinar y articular espacios alternativos de diálogo antes, durante y después de Hábitat III Oficial. Inicialmente se conformaba por cuatro universidades, pero para la fecha de realización del Congreso, ya se habían vinculado 11: Universidad del Azuay, Universidad de Cuenca, Universidad Católica de Cuenca, Universidad Católica Santiago de Guayaquil, Universidad Técnica Particular de Loja, Universidad Central del Ecuador, Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Universidad Tecnológica Indoamérica, Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, Universidad Técnica de Babahoyo y la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales - FLACSO Sede Ecuador.

La palabra CIVITIC nació de la idea de integrar “civitas”, que da cuenta de la ciudadanía como fuente de derechos y deberes en torno a la ciudad, y “tics”, que concibe a las tecnologías de información y comunicación como herramientas necesarias para producir conocimiento en red. Es así que a través de plataformas virtuales se habían mantenido 6 foros virtuales antes del Congreso de Estudios de la Ciudad CIVITIC 2017 y múltiples reuniones de coordinación. En los foros virtuales previos al Congreso se conversó sobre el estado de la investigación urbana en las ciudades ecuatorianas, las ciudades en los procesos electorales, la gestión de riesgos, las políticas públicas, la economía urbana, y los ejes clave de reflexión de nuestras ciudades.

La red CIVITIC organizó el Congreso como un espacio ampliado para la discusión y reflexión de temas urbanos. Se definieron cuatro ejes temáticos: economía urbana, gobernanza, derecho a la ciudad y patrimonio, como

temas vigentes y de imperativa discusión para las ciudades del siglo XXI. El Congreso se organizó alrededor de estos cuatro temas, a través de 4 conversatorios en plenaria en las mañanas y 15 mesas temáticas en las tardes. Se recibieron propuestas provenientes de diversas ciudades del Ecuador y de Latinoamérica, algunas de las cuales son las que se exponen en estos 3 volúmenes de memorias (Volumen 1: Derecho a la ciudad, Volumen 2: Economía urbana y gobernanza, Volumen 3: Patrimonio).

El volumen 1 recopila las ponencias del eje de derecho a la ciudad. El objetivo de este eje dentro del Congreso buscaba abordar al derecho a la ciudad como un derecho para participar en las decisiones que producen el espacio urbano, reestructurar el lugar de la toma de decisiones desde el estado hacia los habitantes y viceversa, con el fin de generar nuevas formas de gestión urbana, la distribución incluyente, solidaria y equitativa del territorio y de los bienes, servicios y oportunidades urbanas. Así, en el volumen 1 de estas memorias se podrán leer algunas de las ponencias presentadas en el Congreso, las cuales están relacionadas con el espacio público, las fronteras entre lo público y lo privado, la segregación, la movilidad no motorizada y los servicios básicos. Estas temáticas se asientan en casos nacionales de las ciudades de Cuenca, Machala, Guayaquil y Quito, así como en internacionales como los casos de Sao Paulo y Managua.

El volumen 2 recopila algunas de las ponencias de los ejes de economía urbana y gobernanza. El objetivo del Congreso dentro del eje de economía urbana era reflexionar sobre el funcionamiento y gestión de los diversos mercados del suelo urbano y vivienda y su incidencia directa sobre las finanzas públicas, así como conversar sobre las plusvalías diferenciales. Es decir, se buscaba reflexionar sobre las tendencias de crecimiento y segregación, la promoción inmobiliaria, los cambios en el acceso a la vivienda, entre otros. Por otro lado, el objetivo del eje de gobernanza dentro del Congreso era reflexionar sobre las transformaciones políticas y espaciales que experimentan las ciudades, así como las reformas orientadas a reducir la pobreza y las desigualdades urbanas; entendiendo a la gobernanza como un concepto que relaciona las diversas formas de organización y gestión cotidiana de una ciudad; y que tiene que ver con los satisfactores de necesidades

básicas de la vida urbana y el bienestar integral de la ciudadanía, así como con los procesos de toma de decisiones. Así, en el volumen 2 de estas memorias se podrán leer ponencias sobre la plusvalía, los mercados de suelo, los grandes proyectos urbanos, y también sobre políticas de vivienda, de turismo, de transporte, y sobre planes de desarrollo y de ordenamiento territorial. Se abordarán casos ecuatorianos en Quito, Guayaquil, Cuenca y Loja, pero también se revisarán temáticas internacionales latinoamericanas asentadas en el caso de Bogotá y de Santiago de Chile.

Finalmente, el volumen 3 recoge algunas de las ponencias presentadas dentro del eje de patrimonio. La convocatoria a participar en este eje partió del hecho de que dentro de la cultura de la ciudad, la definición de patrimonio cultural material ha evolucionado más allá de los bienes históricos de la estructura urbana asociados solamente con los centros históricos y sus memorias. En la actualidad la configuración de la ciudad y la construcción de sus identidades demanda la visión más amplia de la valoración y la gestión del patrimonio cultural material. Es así que en el volumen 3 de estas memorias se podrá leer sobre arquitectura moderna, patrimonio inmaterial, política pública y también sobre patrimonio histórico. Se abordan los casos nacionales de Quito, Loja y Cuenca, y casos internacionales como Paypa y Bogotá.

Tanto el Congreso de Estudios de la Ciudad CIVITIC 2017, como estas publicaciones, han sido fruto de un esfuerzo colectivo por parte de todos los miembros de la red: coordinadores de mesa, moderadores, relatores, evaluadores, etc. Sin embargo, es importante destacar el rol de Fernando Carrión como gestor de la red y motivador de las diferentes actividades. También es importante agradecer a la Comunidad de la Universidad del Azuay con todo el contingente desplegado tanto para el Congreso como para estas publicaciones, a través del Vicerrectorado de Investigaciones y el Departamento de Comunicación y Publicaciones.

# Escola e direito à cidade: experiências educadoras na metrópole de São Paulo · Brasil

---

**Micaela Altamirano** |

PUC – SP

micaela.alt@gmail.com

**Raquel de Padua Pereira** |

RPPE - IPPUR – UFRJ

quelstrl@gmail.com

## Resumo

Este artigo analisa a experiência docente das autoras na construção e experimentação de um projeto educacional em escolas das redes pública e privada da cidade de São Paulo, durante os anos de 2013 a 2015. Estas experiências objetivaram a valorização das vivências do espaço urbano para a formação da cidadania, através de diálogo interdisciplinar. O artigo discute o processo de elaboração, aplicação e resultados deste projeto no contexto escolar, nos quais os estudantes puderam compreender a si mesmos como agentes ativos na apropriação dos espaços públicos, refletir sobre as práticas socioespaciais e o direito à cidade.

## Introdução

A construção e experimentação de um projeto educacional interdisciplinar é o tema do presente artigo. Tal projeto foi planejado e levado a cabo por nós autoras durante os anos de 2013 a 2015, em escolas das redes pública e privada da cidade de São Paulo, no Brasil, onde atuávamos como professoras de Arte e Geografia.

O objetivo inicial do projeto foi desenvolver propostas disparadoras de questões, em sala de aula e caráter experimental, porém a serem investigadas durante vivências no espaço público da cidade. Partindo das premissas reunidas no aporte teórico levantado ao longo de alguns anos de investigação sobre o tema, elaboramos diretrizes para uma sequência didática de atividades a serem desenvolvidas dentro e fora da escola, durante um semestre. A partir dessa primeira experiência, na escola pública onde lecionávamos para o nível de Ensino Fundamental (média de idade entre 11 e 16 anos), pudemos levar o mesmo escopo para outras instituições de ensino, onde atuávamos paralelamente a esta onde se iniciou a parceria.

Esta parceria surgiu a partir de premissas subjetivas e teóricas comuns entre nós no campo profissional, no que tange aos anseios sobre a atuação docente, dentro e fora dos muros da escola. Compartilhamos visões comuns sobre a cidade de São Paulo através de inúmeras trocas de ideias e experiências que ambas possuímos sobre/na metrópole paulistana. Existia uma inquietação comum ao percebermos a impossibilidade do exercício pleno da cidadania por parte dos habitantes da cidade, cotidianamente, principalmente os mais jovens, além de um profundo questionamento acerca das possibilidades reais da educação formal propiciar condições ou atuar de fato nesse exercício.

A escola onde surgiu esse projeto, localizada na periferia noroeste da metrópole paulistana, recebe um público proveniente, majoritariamente, de classes populares. As primeiras discussões e conversas, dentro e fora das salas de aula, apontavam para a relação dos estudantes com o território da cidade. Era evidente que as condições objetivas de existência destes estudantes, muitas vezes, os impediam de realizar uma infindável gama de possibilidades



de vivências lúdicas para além dos limites dos bairros. O acesso a locais da metrópole que não se encontram nas regiões próximas de suas escolas ou de suas casas era comumente encarado como impossível, pelo fato de haverem grandes dificuldades e barreiras para a realização da mobilidade urbana, por não terem conhecimento da existência de espaços públicos de convivência ou por não se sentirem confortáveis em frequentarem um local ao qual não se sentiam pertencentes.

Por outro lado, essas mesmas condições objetivas de existência, muitas vezes, propiciavam àquelas crianças e adolescentes inserções na cidade relacionadas às estratégias de viração para a sobrevivência (RIBEIRO, 2005), como experiências no mundo do trabalho para ajudar no orçamento doméstico, ou a vivência do brincar nas ruas, ainda presente nas periferias da metrópole. As múltiplas vivências na cidade que eles compartilhavam entre si traziam pistas acerca dos sentidos, que foram construídos em relação aos espaços e caminhos que eles conheciam na cidade. Nesse cenário, portanto, foi se desenhando o tema norteador do projeto: a metrópole de São Paulo e as experiências dos estudantes no espaço urbano.

A perspectiva comum ao campo da Geografia e das Artes, portanto, seria: a cidade como suporte formativo e plataforma didática na aprendizagem dos conteúdos dessas disciplinas, porém buscando uma formação interdisciplinar que privilegiasse a construção da cidadania. Assim, o trabalho de campo aparece como um dos aportes metodológicos: no contato com o espaço urbano real, ou seja, fora dos muros da escola, os estudantes poderiam apreender novos sentidos sobre a cidade; percorrendo novos caminhos, descobrindo a arte presente nos percursos cotidianos e, aos poucos, fomentando o entendimento sobre cidadania e o direito à cidade. A abordagem representava um convite a ver a cidade, sensibilizando, assim, os sentidos dos estudantes para situarem-se e refletirem na relação aqui-agora com o espaço público.

### **Ferramentas teóricas**

A geógrafa Lana de Souza Cavalcanti, pesquisadora do campo do ensino básico em Geografia, sugere, em sua obra, que há um potencial pouco explorado no que se refere à mediação entre escola e cidade (CAVALCANTI, 2012). Sob esse viés, através do destaque em Geografia e Artes à temática urbana, as atividades procuravam fomentar a construção de conhecimentos abrangentes sobre a cidade, a formação

da cidadania, bem como a valorização dos princípios democráticos e da diversidade, inerentes ao usufruto coletivo dos espaços públicos.

A realização do trabalho de campo pela metrópole de São Paulo buscou compreender, através dos deslocamentos e da apropriação livre de espaços públicos, a maneira como a sociedade contemporânea usa o espaço urbano, os condicionamentos, possibilidades e determinações sobrepostas neste

espaço complexo, normatizado e fragmentado (CARLOS, 2007).<sup>1</sup> Portanto, a apreensão da realidade dos espaços urbanos pelos estudantes era trabalhada a partir desta concepção, quer dizer, onde a cidade é muito mais do que um conteúdo programático escolar, buscando superar o espaço urbano como simples forma concreta, física, valorizando o plano do simbólico e do afetivo em relação aos seus espaços (CAVALCANTI, 2012).

Assim, fomentávamos a comunicação e a atribuição de sentidos às palavras de acordo com a experiência de cidade que cada estudante trazia em sua trajetória de vida, como por exemplo, os deslocamentos e mobilidades já praticadas no espaço urbano. O resgate do conhecimento prévio da cidade por partes dos estudantes, em sala de aula, através do compartilhamento de suas experiências como elementos constitutivos de realidades diversas e comuns, era o ponto de partida necessário:

Compreendendo o mundo, e também o seu lugar, como uma espacialidade, o aluno terá convicção de que aprender elementos do espaço é importante para entender o mundo e seu lugar, na medida em que ele é uma dimensão constitutiva da realidade [...]. (CAVALCANTI, 2012, p. 47)

Além disso, a cidade é considerada, tal qual propôs Lefebvre (1991), como produto do modo capitalista de produção, porém, contraditoriamente, ela é produzida socialmente como lugar da criatividade, do

encontro, da festa, da criação. É nesse sentido que a abordagem da arte urbana inserida nos espaços públicos subsidiou a abordagem interdisciplinar inerente à temática proposta, através dos aportes teórico-metodológicos de Geografia e Artes.

As manifestações artísticas, em seus mais variados formatos, possuíam uma importante função orientadora na elaboração dos roteiros das visitas e na proposição dos debates feitos em sala de aula, antes e depois das saídas. A obra de arte na cidade configura um objeto sincrético, que coloca em relação o arranjo estético da manifestação artística em si e de todos os elementos que compõem o cenário urbano – arquitetura, tráfego de carros e pedestres, comércio, atmosfera sonora, etc. A arte pública insere-se neste cenário como uma nova proposta para experiência do espaço, contribui para redefinição e não simplesmente uma representação do mesmo. Ela modifica a percepção sobre arte e também sobre a cidade, pois está deslocada das regras do espaço institucional ao mesmo tempo em que interfere no modo de estar na urbe.

O filósofo Jacques Rancière, em *O Mestre Ignorante*, desenvolve um pensamento acerca da emancipação no processo de aprendizagem e coloca como premissa que *é preciso aprender qualquer coisa e a isso relacionar todo o resto* (RANCIÈRE, 2005, pg. 141). Assim considera que o estudante capaz de se aproximar de fato de algo, poderá ter um referencial comparativo para compreender de maneira autônoma outros

<sup>1</sup> CARLOS, Ana Fani Alessandri. O lugar no/do mundo. São Paulo: FFLCH, 2007, 85p.

objetos de mesma natureza. Perceberá, por exemplo, as formas de arte no ambiente da cidade e construirá referenciais para a fruição da arte como um todo. O que estamos vendo? O que pensamos a respeito do que vemos? E o que fazemos com isso? É uma tríplice questão de Rancière, aqui entendida como norteadora da vivência da arte no espaço público, propondo uma conexão com o que se observa e abre o caminho para a reflexão, a construção de sentido e a consciência crítica.

Considerando que o território no qual atuamos é o mesmo da vivência cotidiana, assumimos que o estudante está apto a exercitar esse questionamento por si só, contanto que passe pelo momento em que tenha sua sensibilidade estimulada a perceber o ambiente ao seu redor. Assim, possivelmente, se aproximará do exercício da cidadania, compreendendo sua autonomia e capacidade de ação no território da metrópole.

Portanto, a *emancipação intelectual*, à luz de Rancière, rege a atmosfera das atividades deste projeto educacional, constituindo terreno fértil para os alunos construírem percursos autônomos de aprendizagem, dentro e fora da escola, aproximando-se de universos tão complexos quanto os que carregam em si mesmos, por meio do exercício de problematizar o universo que os circunda.

Essa redescoberta do cenário urbano não se dá somente pelo inteligível, mas é mesmo uma partilha do sensível, em que os estudantes percebem o ambiente, percebem o outro e a si próprios de outras formas. A experiência do estar na cidade é um caminho, acima de tudo, de sensibilização, em

que todo o corpo é mobilizado a adquirir ou exercitar competências para se relacionar esteticamente com o contexto em que está inserido.

De acordo com o semiótico Julien Greimas, a estética – e a possibilidade do acontecimento da experiência estética – é presente em nosso cotidiano, porém enclausurada em um risco iminente de uma recaída na anestesia: em certo ponto de nossas vivências do dia a dia, o impulso em direção a estesia perde sua potência diante do esvaziamento ou do excesso – características intensamente presentes na cidade contemporânea. Assim, entendemos que o sujeito-aluno percorre cotidianamente seus trajetos na cidade contaminado por essa anestesia – em estado de indiferença ou até mesmo de hostilidade, por crerem no espaço público como ambiente ameaçador.

Segundo Greimas, objetos e comportamentos cotidianos não são mais que ordinários até que sejam investidos de sentido (GREIMAS, 2002). O sentido pode emergir em um acontecimento, um momento de ruptura com o cotidiano programado, que toma inesperadamente os sentidos do sujeito provocando uma experiência estética – das sensações, do afetar-se. Porém, assumindo que essas descontinuidades são da ordem do fortuito – principalmente em um meio caótico como o da cidade – o autor nos propõe uma redução do tempo e do espaço, por meio de um exercício de cultivo diário da espera por esses pequenos fragmentos de surpresa. Estes nos aproximam do essencial, permanecendo ainda na ordem do material, e nos colocam em uma atitude de sujeitos permanentemente comprometidos

com a construção do sentido da própria vida cotidiana. O sentido, então, não é somente uma escolha, mas uma cuidadosa construção, um objeto de valor almejado pelo sujeito, em um equilíbrio paciente de uma valorização dos detalhes, do olhar demorado sobre o vivido e a atenção ao inesperado quase imperceptível.

A aposta em aproximar os estudantes da arte manifesta no espaço público era justamente encontrar este caminho de apuração dos sentidos, da possibilidade da estesia no lugar cotidiano da anestesia, uma vez entendendo que a arte poderia mediar e potencializar o contato do corpo com a cidade, e a cidade, em uma circunstância ressemantizada, poderia ser o contexto em que o estudante se sentiria convidado a estar em contato com a possibilidade de criação.

Nessa acepção, a cidade como espaço educacional, inserida em um processo pedagógico e didático de vivência coletiva, torna-se um objeto de observação e experiência do sensível, oportunizando um *despertar* para o papel do estudante como sujeito ativo na construção material e simbólica deste espaço. O comprometimento com a apreensão daquele aqui-agora vivenciado, convida os estudantes a essa construção de sentidos nos locais descobertos e em seu cotidiano, ressemantizando seu processo de aprendizagem e a vida na cidade.

### **A prática**

Em resumo, as atividades do projeto passaram, primeiro, pelo estudo de uma obra literária que explora aspectos não

evidenciados sobre as origens da cidade; em seguida, pela realização do trabalho de campo, transpondo os limites do bairro, utilizando o transporte público; e em espaços públicos, priorizando contato com as manifestações culturais presentes no cotidiano e com a presença de obras visuais.

O trabalho de campo foi o método de ensinar aos pequenos pesquisadores a importância da experiência empírica. Ainda no processo prévio, os estudantes produziram mapas mentais, croquis e colagens sobre sua visão a respeito da cidade de São Paulo, os caminhos percorridos no dia a dia e locais que consideravam relevantes em sua vivência cotidiana ou que desejariam conhecer. Somando o repertório pessoal com os aspectos dos bairros de São Paulo que compunham a obra literária, foi feito coletivamente um levantamento dos que mais despertaram o interesse das turmas, nas regiões norte, sul, leste, oeste e central da cidade.

Verificamos, então, quais equipamentos culturais poderiam ser acessados nos bairros escolhidos, para que compreendessem a referência do destino final de cada trajeto. Em seguida à definição dos destinos, os alunos fizeram uma pesquisa prévia sobre estes bairros, visando à preparação do roteiro de trabalho de campo: histórico da urbanização, coleta de mapas, imagens, itinerário via transporte público, e equipamentos culturais de acesso gratuito, sobretudo dando destaque à presença da arte e expressões urbanas, buscando informações sobre seus autores – artistas urbanos ou anônimos – ou a história que marca a existência dos equipamentos.

As três turmas foram, então, divididas em equipes, as quais visitaram duas regiões cada e, posteriormente, intercambiaram as experiências entre as que foram a destinos diferentes, e todas visitaram o bairro da escola e a região central, utilizando exclusivamente transporte público. Na realização dos trajetos, os alunos eram estimulados a perceber, observar, registrar e interagir livremente com o espaço, com os sujeitos que circulam e se apropriam deles, com os equipamentos culturais presentes, além do olhar à paisagem urbana

A experiência vivida no espaço público era retomada no retorno ao ambiente escolar com uma proposição aos estudantes: criarem possibilidades de construção de novos sentidos no seu local de convivência diária, que é a própria escola. Assim, eram finalizados sempre com a realização de uma intervenção de natureza estética em algum espaço socializado da escola. A produção desses trabalhos artísticos era vivenciada também como um processo de deslocamento da percepção sobre a escola em si, pois se configurava um momento de prazer e liberdade, uma ressemantização deste espaço, do tempo e da função daquele lugar, articulando novos sentidos.

Outra produção artística foi feita a partir da coleta de fotos antigas – datadas do século XIX e XX – dos bairros visitados, que serviram para que os alunos criassem produções visuais mesclando o cenário antigo com o atual. Este exercício tinha o intuito de traduzir esteticamente as impressões e reflexões provocadas ao longo do processo de trabalho, aguçando a percepção sobre as transformações da cidade e trabalhando uma construção coletiva de novas imagens da metrópole.

Além da proposição destas produções artísticas, realizávamos debates sobre os efeitos, repercussões e sentidos que aquele conjunto de experiências havia provocado na vida dos estudantes. Assim, lançávamos questões sobre quais mudanças poderiam ser instauradas naqueles enunciados (o espaço público como um todo e os elementos que o compõem) para que pudessem estabelecer melhores relações com seus enunciatários, transpondo o estado de anestesia dos sujeitos em interação com as manifestações que compõem esses locais.



**Figura 1:** O mapa apresenta a localização e imagens dos pontos de realização das vivências na cidade de São Paulo. O ponto laranja situa a localização da escola e o ponto amarelo, o centro da cidade. Os demais pontos correspondem, em sentido horário, ao Parque da Juventude (Bairro Santana), Estação de metrô Corinthians-Itaquera (Bairro Itaquera), Centro Cultural Jabaquara (Bairro Jabaquara) e trajeto rumo ao Instituto Butantã (Bairro Butantã). As imagens foram feitas nos locais.

**Fonte:** Google Maps e acervo pessoal das autoras, 2013

## Os resultados

A elaboração e execução desse projeto foi sempre praticada envolvendo muito diálogo com os estudantes, tanto como educadoras como também compartilhando nossa própria vivência “usurada” na cidade: a sensação de uma espécie de sufocamento em um ambiente urbano pouco propício ao acontecimento, dado o seu ritmo aceleradíssimo, e de espaços esvaziados, que nos colocam em estado de defesa muito mais do que abertura dos sentidos. A busca por quebras desta anestesia tornou-se, neste processo, uma busca compartilhada, em condições de afetação mútua, de construção de

novas relações e novos olhares, uma vez que tudo era experienciado em presença, com a participação dos estudantes e educadores envolvidos, construindo relações e sentidos durante todo o processo.

Ao longo das experiências, nos deparávamos com jovens entusiasmados com a descoberta dos locais, com o exercício da sociabilidade durante o processo de aprendizagem, com a oportunidade de vivenciar a realidade da cidade e perceber a potencialidade de seus espaços de uso público. Entendendo que o caráter coletivo da experiência oportunizava uma atitude mais contemplativa e menos defensiva no

espaço público, os alunos disponibilizavam mais seus sentidos para perceber o ambiente e o outro, assumindo atitudes cidadãs como, por exemplo, auxiliar os colegas a se guiarem pelo espaço ou solicitar que fossem cedidos lugares para as pessoas mais velhas no transporte público. Em todas as

experiências, o clima foi de alegria e responsabilidade, sem que a ausência da suposta proteção dos muros da escola provocasse qualquer sensação de insegurança em nós, educadoras, para com os grupos, ou fosse estímulo para posturas irresponsáveis por parte dos alunos.



Figura 2 e 3: Observação atenta do entorno durante os percursos das atividades.

Fonte: acervo pessoal das autoras, 2013.

Por fim, os resultados das produções artísticas que os alunos realizaram ao final, no geral representavam uma cidade muito mais plural, distante dos estereótipos veiculados pela mídia. Muitos alunos, surpreendidos pelas possibilidades de circulação pela cidade, manifestavam a intenção de apresentar os locais descobertos aos familiares e amigos. O repertório de deslocamentos no espaço urbano aumentou a experiência de cidade, enriquecida também pelo contato direto com espaços públicos e com a arte nele inserida.

Nesse sentido, inaugurou-se uma dinâmica de construção de criticidade à realidade da metrópole em que vivem, de onde podem aflorar questionamentos a respeito de problemáticas fundamentais, como o direito de ir e vir, de usar os espaços de maneira livre e criativa, exercendo, enfim a cidadania e o direito à cidade. Ressaltamos, também, os momentos partilhados de aprendizado e convivência afetiva entre os grupos, com jovens afetados e entusiasmados com a experiência de explorar e redescobrir sua própria cidade.



Figura 4 e 5: Momentos de sociabilidade e convivência afetiva durante as atividades.  
 Fonte: acervo pessoal das autoras, 2013.

### Referencias bibliográficas

- CARLOS, Ana Fani A. O lugar no/do mundo. São Paulo: Labur Edições, 2007.  
 São Paulo, as contradições no processo de Reprodução do espaço  
 in O espaço Urbano: novos escritos sobre a cidade. São Paulo:  
 Labur Edições, 2007.
- CAVALCANTI, Lana de Souza. A geografia escolar e a cidade: ensaios sobre  
 o ensino de geografia para a vida urbana/Lana de Souza Cavalcanti.  
 3ª ed. – Campinas, SP: Papyrus, 2012. (Coleção Magistério:  
 Formação e Trabalho Pedagógico).
- GREIMAS, Algirdas Julien. Da imperfeição. São Paulo: Hacker Editores,  
 2002.
- PEIXOTO, Nelson Brissac. Arte & Cidade. In: MIRANDA, Danilo Santos  
 (coord.). Arte Pública: Trabalhos apresentados nos Seminários de  
 Arte Pública realizados pelo SESC. São Paulo: SESC, 1998.
- LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. São Paulo: Ática. 1991.
- RANCIÈRE, Jacques. O mestre ignorante – Cinco lições sobre a emanci-  
 pação intelectual. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.
- RIBEIRO, Ana Clara Torres. Sociabilidade Hoje: leitura da experiência urba-  
 na. Caderno
- CRH, Salvador, v.18, nº 45, p. 411-422. Set/Dez. 2005.



# Relación entre fachadas de planta baja y comportamiento en el espacio público: caso Av. Remigio Crespo (Cuenca)

---

**Natalia Carolina Álvarez Unda** |

Universidad de Cuenca, Facultad de Arquitectura y Urbanismo

natalia.alvarez@ucuenca.ec

**Lisseth Cristina Molina Toledo** |

Universidad de Cuenca, Facultad de Arquitectura y Urbanismo

lisseth.molina@ucuenca.edu.ec

**M. Augusta Hermida** |

Universidad de Cuenca, Departamento de Espacio y Población.  
LlactaLAB -Ciudades Sustentables. Facultad de Arquitectura y Urbanismo

augusta.hermida@ucuenca.edu.ec

## Resumen

El espacio público es el lugar donde cualquier persona tiene derecho a permanecer y circular libremente, por tanto, es el espacio donde sucede la vida urbana. En ese contexto, la experiencia de la calle y las plantas bajas poseen primordial importancia, pues son el escenario ideal para promover variedad de actividades que permitan la interacción entre el exterior e interior de los edificios. El objetivo de este trabajo es estudiar el comportamiento de las personas en una de las avenidas más concurridas de Cuenca, la Av. Remigio Crespo, y relacionar ese comportamiento con el tipo de fachada. Para cumplir el objetivo, se clasificaron los 45 tramos de la avenida, en tipos de fachadas: activas, amigables, mixtas, aburridas o inactivas. Se seleccionaron cinco tramos representativos en los que se estudiaron las actividades de permanencia de las personas y la medición de la velocidad de los peatones. Los resultados indican que los tramos de fachadas activas permiten seis veces más diversidad de actividades que los tramos inactivos, además la velocidad de los peatones es aproximadamente 1km/h menor frente a las fachadas activas que en las inactivas, y el diseño de las fachadas en los tramos analizados no favorece la inclusión de todos los grupos de personas, sino mayoritariamente de jóvenes. Se concluyó que es vital que las transformaciones urbanas consideren el estudio y reflexión del comportamiento y uso que las personas hacen del espacio, para garantizar que los nuevos sitios planificados promuevan la inclusión de todos los sectores de la población.

### Palabras clave:

Fachada en planta baja, comportamiento de personas, calle comercial, espacio de borde, espacio público.

## Introducción

La calle, parte del espacio público, actúa como un elemento estructurador de la ciudad donde converge el tejido social (Clos 2014, cit. por Gehl, 2014). Uno de los principales factores que invitan a las personas a permanecer en la calle son las características físicas de los elementos que confinan el espacio, es decir, los bordes urbanos, específicamente, las fachadas en planta baja.

En efecto, las fachadas en planta baja constituyen el escenario ideal para promover diversas actividades que permitan la interacción entre el interior y el exterior de los edificios. También constituyen la parte de los edificios que más repercute en las experiencias de las personas que utilizan el espacio público: conforman solo el 10% de los edificios, pero representan el 90% de lo que el edificio contribuye a las experiencias del entorno (Karssenber,

Laven y Van't Hoff, 2012). Considerando lo dicho, para poder desarrollar una ciudad vital se debe fomentar la libertad de circulación de los peatones, y para lograr esto la configuración de la fachada en planta baja desempeña un papel decisivo (Gehl, Kaefer y Reigstad, 2006). El objetivo de esta investigación es, pues, determinar la influencia del espacio de borde, entendido como las fachadas y el espacio privado no construido en planta baja, en el comportamiento de las personas y en la calidad del espacio público. A nivel local, no se han desarrollado estudios sobre el tema, a pesar del valor de la información para la calidad de la vida urbana.

### **Caso de estudio**

El estudio se llevó a cabo en Cuenca, ciudad intermedia (Ochoa, 2015), ubicada al sur del Ecuador, en la que se observa una marcada diferencia entre la ciudad histórica colonial y la ciudad nueva, cuya acelerada expansión avanza desde finales del siglo xx (Cobos, 2012). Es precisamente en esta última donde se ubica la Av. Remigio Crespo. En sus inicios esta zona estaba destinada a uso residencial (Moscoso y Ugalde, 1990), pero a finales del siglo XX creció de forma acelerada hasta convertirse en un punto de atracción para nuevos usos. En la Av. Remigio Crespo se han establecido centros comerciales, equipamientos de salud, institutos financieros, centros de recreación y otras actividades comerciales (Cobos, 2012).

Como consecuencia de estos cambios, gran parte de la Av. Remigio Crespo se incluye dentro de los ejes urbanos de la ciudad. La Ilustre Municipalidad de Cuenca (2010) establece dentro de su ordenanza que los retiros frontales en estas zonas "deberán estar libres de cerramiento y no podrán ser ocupados como parqueaderos de ningún tipo" (p.17), y permite la colocación de

cerramientos móviles solo en las noches. En esta zona, por tanto, es fundamental que la interacción de las edificaciones con la calle se dé por medio de las fachadas, a diferencia de zonas donde existen retiros frontales.

### **Metodología**

La metodología aplicada en esta investigación consta básicamente de dos fases. En la primera se clasificaron los tramos de la avenida según los tipos de fachadas propuestos por Gehl, Kaefer y Reistad (2006): activa, amigable, mixta, aburrida e inactiva; se seleccionó el tramo más representativo de cada tipo. En la segunda, se estudió el comportamiento de las personas en el espacio público mediante el registro y mapeo de las actividades y la velocidad de circulación de los peatones. La investigación empleó técnicas cualitativas, concretamente, la observación directa.

### **Clasificación de fachadas**

Las variables que se utilizaron para clasificar las fachadas fueron: (a) el ritmo

de las edificaciones y de los ingresos, (b) la permeabilidad de las fachadas o cerramientos, (c) la calidad constructiva y (d) la variedad de usos. A todas estas variables se les asignó un valor categórico de 1, excepto a la permeabilidad, a la que se le asignó 2; el máximo puntaje lo tendría la fachada activa con 5 puntos y el más bajo la inactiva, con 1.

El ritmo de las edificaciones y de los ingresos se determinó por el número de ingresos y el número de unidades presentes. López (2007) y Gehl (2014) concluyeron que por cada 100 m de fachada se debería disponer de 15 a 20 puertas. Este ritmo asegura que los peatones encuentren nuevas

actividades de manera reiterada, y está relacionado con la velocidad con la que camina el peatón. Para valorar el ritmo se ajustaron los valores al contexto local porque, históricamente, los frentes de los predios han sido amplios, de este modo se considera que por cada 100 m de fachada lo mejor es disponer de 7 a 10 unidades. En las tablas 1 y 2 se muestran los puntajes asignados según el número de ingresos y de unidades y según la longitud de los tramos. Para obtener el valor del ritmo de cada tramo se obtuvo el promedio entre el valor asignado de acuerdo con el número de puertas y con el número de unidades edificadas.

LONGITUD DEL TRAMO (m)	NÚMERO DE PUERTAS	PUNTAJE
	10 a 15	1.0
80 a 100 m	5 a 9	0.5
	1 a 4	0.0

**Tabla 1:** Puntaje asignado según el número de puertas en un tramo de 80 a 100 m de longitud en la Av. Remigio Crespo (Cuenca-Ecuador)

**Fuente:** Elaboración propia

LONGITUD DEL TRAMO (m)	NÚMERO DE PUERTAS	PUNTAJE
	7 a 10	1.0
80 a 100 m	3 a 6	0.5
	1 a 2	0.0

**Tabla 2:** Puntaje asignado según el número de unidades edificadas en un tramo de 80 a 100 m de longitud en la Av. Remigio Crespo (Cuenca-Ecuador)

**Fuente:** Elaboración propia

La permeabilidad de las fachadas o cerramientos se mide de acuerdo con la permeabilidad visual. Se evaluó: (a) la transparencia del cerramiento o de la fachada (se analizó el cerramiento cuando este está fijo todo el día y la fachada cuando el cerramiento se retira durante la mañana); y (b) el

desarrollo de actividades en el retiro frontal que es el espacio privado no construido. Los puntajes asignados se muestran en las tablas 3 y 4. Para medir la permeabilidad de todo el tramo, se encuentra la media ponderada entre los valores de cada edificación.

% DE CERRAMIENTO /FACHADA OPACA	PUNTAJE
De 0 a 33 % de la superficie es opaca	1.0
Del 33 al 66 % de la superficie es opaca	0.5
Más del 66 % de la superficie es opaca	0.0

**Tabla 3:** Puntaje asignado según la transparencia del cerramiento o fachada en la Av. Remigio Crespo (Cuenca-Ecuador)

**Fuente:** Elaboración propia

% DE CERRAMIENTO / FACHADA OPACA	PUNTAJE
La actividad se desarrolla en el espacio privado no construido.	1.0
La actividad se desarrolla en menos del 50 % del espacio privado no construido.	0.5
La actividad se desarrolla únicamente en el espacio privado construido.	0.0

**Tabla 4:** Puntaje asignado según la calidad constructiva del borde en la Av. Remigio Crespo (Cuenca-Ecuador)

**Fuente:** Elaboración propia

Para cuantificar la calidad constructiva se han tomado en cuenta los siguientes factores: (a) la resistencia del material a la intemperie, (b) construcción por "capas" de la fachada, y (c) la junta constructiva entre diferentes materiales. Posteriormente, con base en estos factores se enlistaron las preguntas a las cuales los entrevistados respondieron afirmativa o negativamente conforme

la fachada analizada (tabla 5): resistencia de materiales a la intemperie y buen envejecimiento (sí/no); construcción por capas de la fachada (sí/no); junta constructiva entre diferentes materiales (sí/no). Para medir la calidad constructiva de todo el tramo se buscó la media ponderada entre las cifras de cada edificación.

NÚMERO DE RESPUESTAS AFIRMATIVAS	PUNTAJE
3	1.0
2	0.66
1	0.33
0	0,0

**Tabla 5:** Puntaje asignado según la calidad constructiva del borde en la Av. Remigio Crespo (Cuenca-Ecuador)

**Fuente:** Elaboración propia

Para cuantificar la variedad de usos se adoptó la clasificación de usos de suelo propuesta por Orellana, Hermida, Osorio y Calle (2015), que fue construida a partir de la Reforma Actualización, Complementación y Codificación de la Ordenanza que Sanciona el Plan de Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca (Ilustre Municipalidad de

Cuenca, 2003). El valor categórico asignado, que depende del número de usos distintos presentes en cada tramo en relación a la longitud del tramo, partió de un valor óptimo de 5 a 8 usos distintos en un tramo de 100 m de longitud (tabla 6).

LONGITUD DEL TRAMO	NÚMERO DE USOS EN PLANTA BAJA	PUNTAJE
80 a 100 m	5 a 8	1.0
	3 a 4	0.5
	1 a 2	0.0

**Tabla 6:** Puntaje asignado según la variedad de uso de suelo en un tramo de 80 a 100 m de longitud en la Av. Remigio Crespo (Cuenca-Ecuador)

**Fuente:** Elaboración propia

Al sumar los puntajes se obtiene un total sobre 5 puntos en cada tramo, el dato ayuda a clasificar las fachadas en planta baja. Los resultados (figura 1) muestran que de los 45 tramos ninguno es activo, 18 tramos son amigables (40%), 16 son mixtos (36%), 6 son aburridos (13%), 2 son inactivos (4%) y 3 tramos son parques o plazas

(7%). Una vez obtenida la clasificación de las fachadas, se seleccionó la muestra para el estudio del comportamiento (figura 2). Al no puntuar ninguna fachada como activa se seleccionaron tramos de fachadas amigables (mixta, aburrida e inactiva), a los que se los denominó A, B, C, D y E, respectivamente (figura 3).

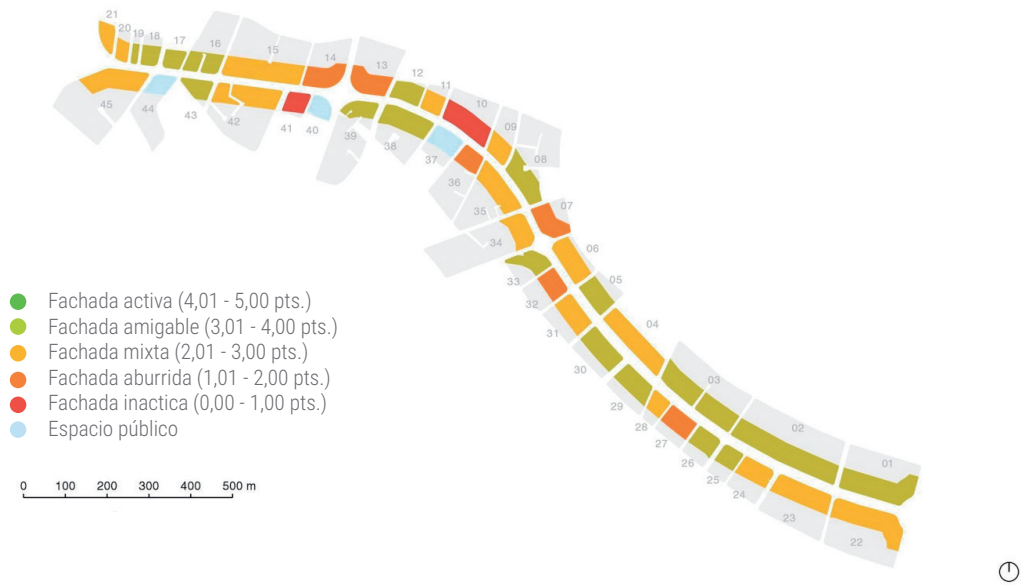


Figura 1: Clasificación de fachadas en planta baja en la Av. Remigio Crespo

Fuente: Elaboración propia



Figura 2: Muestra de la Av. Remigio Crespo (Cuenca-Ecuador)

seleccionada para el estudio del comportamiento

Fuente: Elaboración propia





(a)



(b)



(c)



(d)



(e)

Figura 3: Muestra de estudio seleccionada: (a) tramo A amigable; (b) tramo B amigable; (c) tramo C mixto; (d) tramo D aburrido; (e) tramo E inactivo

Fuente: Elaboración propia

## Estudio del comportamiento

Se estudió el comportamiento de las personas en el espacio público mediante dos de los métodos propuestos por Gehl y Svarre (2013), que a su vez involucran dos variables: el registro de las actividades de los peatones frente a las fachadas y el registro de la velocidad a la que caminan. Por un lado, la percepción que el peatón posee del espacio determina si aumenta o disminuye su velocidad frente a un tramo (Appleyard, Lynch y Myer, 1964 cit. por López, 2007); y el analizar las actividades en los bordes ayudó a determinar la calidad del espacio público, a diferencia de las actividades de paso que no son necesariamente indicadores de un buen diseño del borde (Gehl, Kaeyer y Reistad, 2006).

## a. Registro de velocidad

Para analizar la velocidad de las personas se registra el tiempo que les toma llegar desde una puerta imaginaria o "gate" hasta otra. Para esto se fijaron dos puntos de referencia en cada tramo, separados 35 m aproximadamente, ya que se requiere un campo visual corto para observar al peatón. Se registró el tiempo a una de cada cuatro personas que transitaron por la acera. Los datos se recolectaron simultáneamente en los cinco tramos durante dos semanas, los días lunes, miércoles, viernes, sábado y domingo en tres horarios: 8:00, 12:00 y 20:00. La tabla 7 indica los resultados obtenidos.

		Tramo A (km/h)	Tramo B (km/h)	Tramo C (km/h)	Tramo D (km/h)	Tramo E (km/h)
DÍAS ENTRE SEMANA						
<hr style="border-top: 1px dashed #00a6c9;"/>						
<b>Promedio de velocidad (km/h)</b>		<b>4.31</b>	<b>4.64</b>	<b>5.4</b>	<b>5.03</b>	<b>5.42</b>
<b>LUNES</b>	8:00	4,92	4,7	5,39	5,68	8,01
	12:00	4,63	4,74	5,06	4,57	5,28
	20:00	3,46	4,31	5,53	4,77	5,91
<b>MIÉRCOLES</b>	8:00	4,94	4,91	5,24	5,33	4,91
	12:00	4,4	4,51	4,99	4,73	4,95
	20:00	3,82	4,21	5,84	4,77	4,87
	8:00	4,7	4,89	5,6	5,56	4,5

VIERNES	12:00	4,11	4,59	5,28	5,2	5,23
	20:00	3,82	4,87	5,64	4,69	5,13
FIN DE SEMANA						
Promedio de velocidad (km/h)		4.67	4.61	4.9	6.05	4.94
SÁBADO	8:00	5,72	4,68	4,76	7,88	4,92
	12:00	4,2	4,82	4,75	4,9	5,13
	20:00	4,29	4,51	4,35	4,72	4,88
DOMINGO	8:00	5,36	4,82	5,38	8,75	5,2
	12:00	4,36	4,36	5,22	5,36	5,01
	20:00	4,09	4,48	4,91	4,68	4,52

**Tabla 7:** Velocidad de los peatones en los tramos analizados en tres franjas horarias en días entre semana y fin de semana

Fuente: Elaboración propia

## b) Registro de actividades

Para analizar las actividades de permanencia se utilizó la técnica de observación de reacciones individuales en el entorno arquitectónico, mediante la cual se mapeó sobre una planta la ubicación el tipo de actividad y la edad de las personas en cada tramo. El levantamiento de información se llevó a cabo durante dos semanas al igual que el

de la velocidad, concretamente los días lunes, miércoles, viernes, sábado y domingo y en tres horarios: 8:00, 12:00 y 20:00. Las actividades se agruparon en cuatro tipos: opcional (jugar, leer), social activa (comer, conversar), social pasiva (observar) y obligatoria (esperar el bus); las actividades opcionales indicaron, en mayor medida, si el espacio público es utilizado para el disfrute de las personas. Los datos levantados fueron

digitalizados en Qgis para la revisión posterior de los resultados.

La tabla 8 indica los resultados obtenidos en cuanto al número de personas que

permanecen en el espacio público o semi-público de acuerdo con el tipo de actividad, edad y hora del día. El número de personas se expresa cada 100 m.

		Tramo A	Tramo B	Tramo C	Tramo D	Tramo E
DÍAS ENTRE SEMANA						
<b>Total personas por día c/100 m</b>		<b>177</b>	<b>84</b>	<b>52</b>	<b>112</b>	<b>72</b>
ACTIVIDAD	opcional	4	2	2	0	0
	social	117	56	18	105	0,3
	obligatoria	52	27	32	7	72
EDAD	niño	10	3	7	33	10
	joven	111	46	10	15	28
	adulto	54	32	33	64	28
	adulto mayor	3	2	2	0	6
FRANJA HORARIA	8:00	21	12	9	16	19
	12:00	61	29	35	86	46
	20:00	96	43	9	10	8

## FIN DE SEMANA

Total personas por día c/100 m		102	48	23	23	28
ACTIVIDAD	opcional	0	4	0	0	0
	social	79	21	10	22	1
	obligatoria	23	22	13	2	26
EDAD	niño	18	5	0	2	5
	joven	57	23	3	3	9
	adulto	25	18	19	19	10
	adulto mayor	2	1	0	0	3
FRANJA HORARIA	8:00	18	4	12	7	10
	12:00	32	25	7	15	15
	20:00:00	52	19	4	2	2

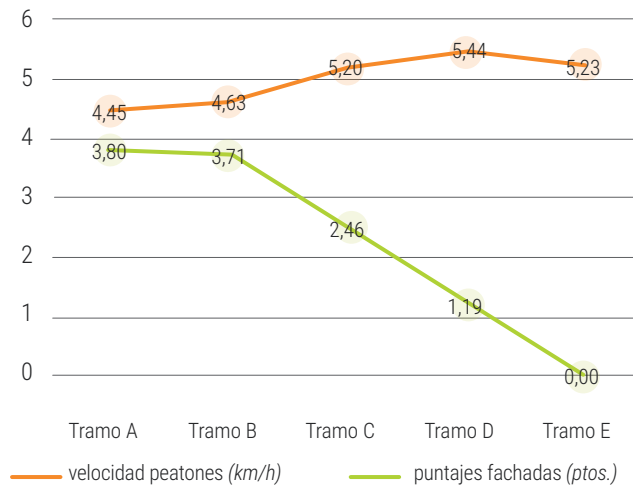
**Tabla 8:** Número de personas cada 100 metros que permanecen en el espacio público o semipúblico en los tramos analizados según el tipo de actividad, edad y hora del día

**Fuente:** Elaboración propia

### Resultados de la relación fachada-vida urbana

En la muestra analizada, la velocidad de los peatones tiende a aumentar cuando el puntaje de la fachada disminuye y, por el contrario, la velocidad es menor cuando el puntaje de la fachada aumenta (figura 4).

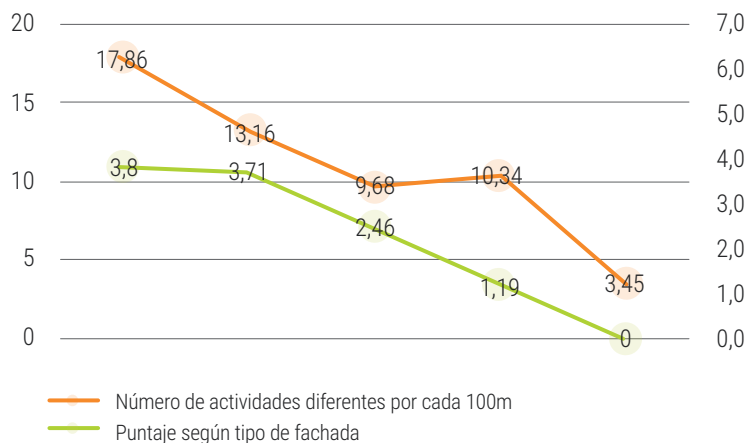
La diferencia de velocidad entre el tramo A (amigable) y el E (inactivo) es de 0.78 km/h. Por otro lado, la velocidad media de todos los tramos analizados se encuentra alrededor del valor óptimo que es 5 km/h, según Gehl (2014).



**Figura 4:** Relación entre tipo de fachada y velocidad de los peatones en la Av. Remigio Crespo (Cuenca-Ecuador)  
**Fuente:** Elaboración propia

Los resultados indican que el promedio diario de actividades que se realizan cada 100 m tiende a disminuir a medida que el puntaje de los tramos también baja. Al comparar los tramos de mayor y menor puntaje, se observa que en el tramo A se desarrolla

casi seis veces más variedad de actividades que en el tramo E (figura 5). Sin embargo, el tramo D (aburrido) muestra un inusual aumento en el número de actividades, por lo que es pertinente analizarlo con mayor profundidad considerando otros factores.



**Figura 5:** Relación entre tipo de fachada y número de actividades diferentes por cada 100 m en la Av. Remigio Crespo (Cuenca-Ecuador)  
**Fuente:** Elaboración propia

Un análisis más minucioso del uso del espacio tomando en cuenta los diferentes tipos de actividades (opcional, social y obligatoria), las edades y la posición en cada tramo nos ayuda a obtener algunas conclusiones. Se observa que en el tramo A (figura 6), al ser la fachada o el cerramiento más permeable y al existir varios usos, la interacción con el espacio es mayor, permite que las personas se apropien del lugar y a su vez da lugar a un mayor tipo de actividades. Al contrario, en el tramo E (figura 6), la fachada se cierra completamente al espacio exterior, por lo que solo se emplean ciertas zonas del espacio y con un solo tipo de actividad obligatoria por la existencia de una parada de bus en el tramo. En general, las condiciones de los tramos analizados no favorecen la inclusión de todos los grupos de personas, sino mayoritariamente de jóvenes.

## Discusión

Los resultados indican que existe una relación directa entre las características de las fachadas en planta baja y su influencia en el comportamiento de los usuarios del espacio público, esto se comprobó al apreciar la velocidad de los peatones y, sobre todo, por las actividades que tienen lugar frente a las fachadas. Por un lado, se observó que la noche es el horario más adecuado para observar esta relación, el no vincularse las actividades de las personas con horarios laborales influye para que se desplacen conforme su percepción de seguridad o de atracción. Es así que en la noche, en la

fachada amigable, la velocidad de los peatones es aproximadamente 1 km/h menor que la que se da en la fachada inactiva. Por otro lado, a pesar de que ningún tramo de fachadas puntuó como *activo*, el tramo *amigable* permite seis veces más diversidad de actividades que el tramo inactivo. Además, en la muestra de estudio, se identificó que las fachadas amigables brindan las condiciones necesarias para que se den todos los tipos de actividades de permanencia (obligatoria, social y opcional), mientras que en el tramo *inactivo* casi la totalidad de las actividades de permanencia son de carácter obligatorio.

Luego de corroborar que el diseño de los bordes de una ciudad, más precisamente las plantas bajas de los edificios, ejercen una influencia decisiva en la vida urbana y, en consecuencia, en la calidad del espacio público, se enfatiza en la pertinencia del diseño riguroso tanto de las fachadas como del espacio semipúblico de modo que se logre una transición paulatina entre los espacios públicos y privados. Por lo tanto, las fachadas deben ser transparentes en más del 66% de su superficie, debe existir un ingreso cada 7 o 10 m aproximadamente, esto asegura un ritmo adecuado porque estimula los sentidos del peatón; también se propone que existan más de 5 usos diferentes en un tramo de 100 m que estén orientados a diferentes grupos de personas y horarios; y se enfatiza que el diseño de las fachadas debe considerar la resistencia del material a la intemperie, la resolución en capas del diseño arquitectónico y la calidad de las juntas entre diferentes materiales.

Finalmente, considerando que la calle es el espacio público que articula la ciudad, se recomienda que se efectúen estudios similares, pero en áreas de uso residencial, adaptando la metodología a estos sectores de la ciudad. Además, es importante que en este tipo de estudios se elaboren

metodologías que involucren la repercusión de otros elementos sobre el espacio público, como iluminación, mobiliario, vegetación, accesibilidad, entre otros, con el objetivo de lograr una visión completa de cómo el entorno físico existente influye en la vida urbana y en la calidad del espacio.

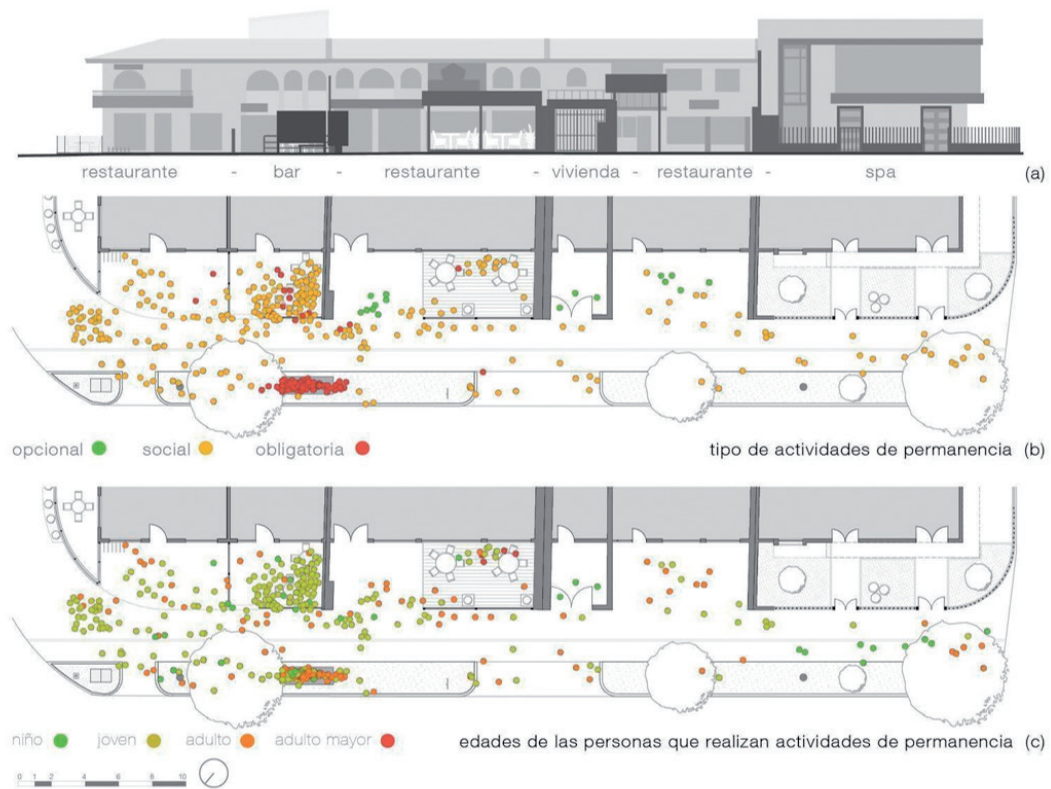
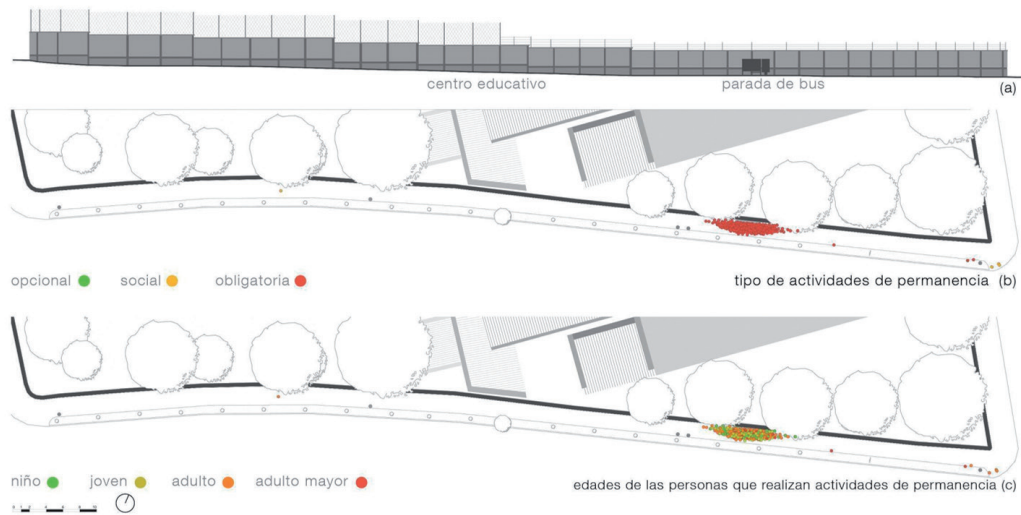


Figura 6: Tramo A (a) elevación; (b) tipo de actividades de permanencia; (c) edades de las personas que realizan actividades de permanencia

Fuente: Elaboración propia





**Figura 7:** Tramo E (a) elevación; (b) tipo de actividades de permanencia; (c) edades de las personas que realizan actividades de permanencia

**Fuente:** Elaboración propia

## Referencias bibliográficas

- Cobos, D. (2012). La transformación del espacio en el Centro Histórico de Cuenca en el proceso de Declaratoria de Patrimonio Cultural de la Humanidad. Tesis de maestría. Quito: Flacso Ecuador.
- Gehl, J., Kaefer, L. J., y Reigstad, S. (2006). Close encounters with buildings. *Urban design International*, 11 (1), 29-47.
- Gehl, J. y Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Washington, Estados Unidos: Island Press.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Infinito. Disponible en [https://is-suu.com/region52/docs/cities\\_for\\_people-spanish\\_final\\_ss](https://is-suu.com/region52/docs/cities_for_people-spanish_final_ss)
- Ilustre Municipalidad de Cuenca (2003). Reforma, actualización, complementación y codificación de la Ordenanza que sanciona el Plan de Ordenamiento Territorial del cantón Cuenca: determinaciones para el uso y ocupación del suelo urbano. Cuenca.
- Ilustre Municipalidad de Cuenca. (2010). Ordenanza que determina y regula el uso y ocupación del suelo en el área de El Ejido (Área de influencia y zona tampón del Centro Histórico). Cuenca.

- Karssenberg, H., Laven, J. y Van't Hoff, M. (2012). The City at Eye Level. En H. Karssenberg, J. Laven, M. Glaser y van't Hoff, M. *The City At Eye Level Lessons for Street Plinths*, 14-25.
- López, T.G. (2007). Influencia de la configuración del borde público- privado. Parámetros de diseño. Cuadernos de Investigación Urbanística, (52). Disponible en: <http://polired.upm.es/index.php/ciur/article/view/267>
- Moscoso, M. y Ugalde E.(1990). Análisis histórico arquitectónico y aplicación del edificio del colegio Benigno Malo. Tesis de grado. Cuenca:Universidad de Cuenca.
- Ochoa, S. (2015, noviembre 10). La ONU declaró a Cuenca como ciudad intermedia. El Universo.
- Orellana, D., Hermida, C., Osorio, P. y Calle, C. (2015). Elementos para un marco analítico multidisciplinar para el estudio de la movilidad de ciclistas y peatones. Ponencia presentada en el *III Congreso Latinoamericano y Caribeño de Ciencias Sociales*. 26- 28 de agosto de 2015. Quito.

# Segregación en el espacio público y la relación con las características físicas de su entorno

---

## **Stephanie Cabrera Campoverde**

Universidad de Cuenca, Facultad de Arquitectura y Urbanismo.  
Departamento de Espacio y Población. LlactaLAB-Ciudades Sustentables  
stephaniecabrerac@gmail.com

## **Karla Flores Guamán**

Universidad de Cuenca, Facultad de Arquitectura y Urbanismo  
karlacrist7@gmail.com

## **Natasha Cabrera Jara**

Universidad de Cuenca, Facultad de Arquitectura y Urbanismo.  
Departamento de Espacio y Población. LlactaLAB-Ciudades Sustentables  
natashacabreraaj@gmail.com

## Resumen

El estudio de la segregación en ciertos espacios públicos constituye un tema crucial para el desarrollo de ciudades inclusivas. En la ciudad de Cuenca, Ecuador, se evidencia que los espacios públicos han sufrido fragmentación socio-espacial, inequidad en su utilización y disminución de la interacción entre los ciudadanos. En este sentido, se expone una investigación que analiza la segregación por edad y género que existe actualmente en las orillas del río Tomebamba y se analiza la relación de este fenómeno con las características físicas y la calidad espacial de su entorno. Metodológicamente se recopila información de las características de los usuarios y su comportamiento, sobre las características espaciales del entorno, así como también la percepción del espacio. La investigación concluye determinando que existe segregación en este espacio público, identifica la presencia predominante de un cierto grupo de edad y de género, y determinó cómo algunas características espaciales afectan el uso de grupos específicos de edad y género.

## Palabras clave:

Espacio público, frentes de agua, márgenes de protección y segregación urbana.

## Introducción

En la construcción de una ciudad resiliente, el espacio público, incluidos los ríos y sus márgenes, son fundamentales (Novotny, 2009). Zajac y Deckmyn (2009) concordaban que las orillas de los ríos constituyen la columna vertebral de la estructura ecológica de la ciudad, además sugirieron entender su papel en la generación de la biodiversidad urbana, su potencial como corredores verdes y como espacio público capaz de fortalecer la dimensión pública de la ciudad, no solo para crear espacios que respondan a las necesidades de la población, sino para crear identidades urbanas (Cheshmehzangi y Heat, 2012).

Pensar en lograr un espacio público que promueva la convivencia entre diferentes grupos supone un reto difícil, así lo explicaron Muxí y Montaner (2011) para quienes la mejor respuesta es utilizar un sistema de plazas y parques, "que alberguen varios espacios de acuerdo con unos usos distintos" (p.49). Bourdieu (2000) concordaba en que el punto clave está en el análisis de los usuarios, su diversidad y los diferentes contextos en los que están insertos.

Esta investigación se desarrolla en las márgenes del río Tomebamba en la ciudad de Cuenca y centra su estudio en la segregación por grupos de edad y género. Analiza el uso de las orillas como espacio de interacción social de la ciudad y tiene como objetivo determinar patrones de comportamiento y percepción y establecer la relación entre la población con las condiciones físicas de las márgenes del río.

## Marco teórico

En los espacios públicos, la segregación se entiende como un fenómeno transcendental en el desarrollo de ciudades inclusivas. Es evidente que algunos procesos y tendencias del desarrollo han dado como resultado crecientes desigualdades sociales. Así han surgido nuevas formas de diferenciación social marcadas por la segregación en el espacio público, lo que implica inequidad, delimitación de fronteras sociales y disminución de la interacción entre personas de diferente condición social.

## Espacio público

Para la antropóloga Setha Low (2005), un espacio público puede corresponder a cualquier espacio que reúna a personas y sea abierto. El uso que se da a estos espacios se encuentra condicionado por varios factores como la naturaleza, el espacio y el tiempo, la percepción del sitio, el sentido de pertenencia, su cantidad y calidad (Ngesan, Karim y Zubir, 2012). El concepto de espacio público es entendido como un elemento clave de las ciudades donde la sociedad se hace visible, un espacio conector de actividades en el que de manera individual o colectiva se desarrolla la vida cotidiana y se establecen vínculos sociales y culturales, además de ser un espacio que garantiza la igualdad de oportunidades y la equidad de usos de los distintos grupos humanos.

## Tipos de espacio público

Es importante entender que existen varios tipos de espacio público en nuestro medio, y que su tipología responde principalmente al uso y funcionalidad que los caracteriza. Para esta investigación nos concentramos en las márgenes de los ríos, que son un tipo de espacio público constituido por una franja paralela de lado y lado de la línea de borde del cauce permanente de los ríos o cuerpos de agua, son una zona de reserva ecológica no edificable (Comisión Coordinadora del Simposio Nacional de Desarrollo Urbano y Planificación Territorial, 2014). Las márgenes de ríos se comprenden como un espacio entre el río y una vía, un espacio público que estructura la ciudad; su función es integrar el agua con lo urbano.

## Características físicas del espacio público de las márgenes de los ríos

Las márgenes de los ríos están conformadas por elementos naturales y construidos. El uso que se da a estos espacios, como cualquier otro lugar, se encuentra condicionado por los factores antes anotados.

### *a. Características físicas del espacio público relacionadas con el género*

Franck y Paxson (1989) señalaron que es necesario considerar características que podrían alentar el uso que las mujeres hagan de un espacio. En ese sentido, un factor importante es el tamaño del espacio, la cantidad de atractivos naturales como árboles, arbustos, agua, mobiliario y si existen lugares

acondicionados para sentarse y escribir. En el estudio realizado por la UN-Hábitat (2015) se plantearon estrategias para promover el uso de los espacios públicos por parte de las mujeres, sugirieron una buena iluminación como un aspecto primordial. Borja y Muxí (2000) concordaron en que las mujeres requieren especial atención en sus demandas y que un espacio iluminado permite el uso del espacio de forma equitativa, tanto para hombres como mujeres.

#### *b. Características físicas del espacio público relacionadas con la edad*

El diseño de un espacio público debe ser inclusivo para personas con movilidad limitada: niños pequeños, adultos mayores y otros grupos con movilidad reducida, esto incrementará el uso de un espacio (Schipperijn, et al., 2010; Koohsari, et al., 2015; Sugiyama, et al., 2013). En el documento elaborado por la UN-Hábitat (2015) se afirma que el disponer de acceso al espacio público no solo mejora la calidad de vida, sino que es el primer paso para que los ciudadanos se apropien de los espacios. En suma, la accesibilidad se convierte en un requisito en los espacios públicos, al tiempo que constituye una herramienta para mejorar la inclusión física y social. A esto se adiciona otra característica importante: el mobiliario urbano. En efecto, Borja y Muxí (2000) señalaron el valor de invertir en la calidad del espacio público, su diseño, materiales y mobiliario. El mobiliario urbano en el espacio público actúa como un componente productor de diversas actividades de estancia, por lo que no debe obviarse en el tema la infraestructura y equipamientos

porque facilitan actividades para los distintos grupos en términos de edad.

### **Segregación urbana**

De acuerdo con Batista Dória de Souza (2008), la segregación urbana es “el efecto de la combinación de varios problemas urbanos” (p.2). Superar o reducir esta segregación dependerá de cómo estos se resuelvan. Para Aymerich (2008), la segregación urbana alude a la forma en que se separan los individuos de un todo, es decir, la aglomeración de la gente en el conjunto social urbano.

El estudio de la segregación resulta clave para entender la dinámica de la población en el espacio público; aquí se evidencian las desigualdades sociales y la discriminación. Madanipour (2006) argumentó que existen diferentes tipos de usuarios en los espacios públicos: se pueden diferenciar grupos según edad, género, etnia, ingresos, estilo de vida, educación o salud; estas diferencias van a evidenciarse en las distintas relaciones de cada persona con el espacio urbano. La segregación socio-espacial urbana puede ser entendida como la separación de diferentes grupos poblacionales en el espacio urbano. El presente estudio se centra en la segregación urbana en términos de edad y género.

#### *a. Segregación urbana en el espacio público relacionada con la edad*

Se debe tener en cuenta que un espacio público para un adulto no es igual que

para un niño, debido a que tanto sus necesidades como su forma de percibir el espacio son distintas, por esto el diseño de un espacio público debe ser inclusivo para todas las edades.

Los espacios públicos deben ser utilizados por diversos grupos sociales, así como grupos de todas las edades. Pensar en lograr un espacio público que promueva la convivencia entre diferentes grupos constituye un reto difícil, así lo explicaron Muxí y Montaner (2011) para quienes la mejor respuesta es utilizar un sistema de plazas y parques “que alberguen varios espacios de acuerdo con unos usos distintos” (p.49).

#### *b. Segregación urbana en el espacio público relacionada con el género*

Cuando se habla de mujeres y hombres, aparecen una gran variedad de ideas arraigadas por generaciones anteriores, por ejemplo, a las mujeres se las asocia con los trabajos del hogar, el uso del espacio público se relega al segundo plano. Muxí y Montaner (2011) advirtieron que las mujeres no han solido ser consideradas a la hora de decidir políticas urbanas y de proyectar espacios públicos. Estos espacios han sido proyectados en función de las necesidades del género masculino desde tiempos anteriores y han favorecido la segregación funcional y la dispersión. En el momento de diseñar estos espacios públicos es preciso tener en cuenta la diversidad de género con el fin de evitar que las diferencias y desigualdades causen segregación principalmente de las mujeres.

## **Metodología**

Para este estudio se escogió a la ciudad de Cuenca debido a la estrecha relación que ha mantenido con el agua a lo largo de su historia. Actualmente su área urbana cuenta con 133 km de red hídrica (Hermida, Arola y Cabrera, 2014), y se encuentra atravesada por cuatro ríos principales: Tomebamba, Yanuncay, Tarqui y Machángara; además existen riachuelos e innumerables quebradas. La ciudad de Cuenca está ubicada al sur del Ecuador, en la provincia de Azuay a 2530 msnm., con una población de 330 000 habitantes aproximadamente (INEC, 2010). Es la ciudad intermedia más importante del Ecuador y es centro de interés cultural, turístico y artesanal.

La investigación se centra en el río Tomebamba (figura 1), que ha sido considerado como la principal arteria fluvial y un recurso natural de gran importancia por su paisaje urbano y su influencia histórica en la vida de la ciudad (Vega, 1997). Las márgenes y aguas del río Tomebamba han sido utilizadas en actividades tanto económicas como recreativas con ciertas particularidades respecto al tipo de persona que las realizaban. Antiguamente las mujeres que pertenecían al sector informal de la producción acudían a lavar la ropa y eran conocidas como *las lavanderas*, a esto se suman actividades como la pesca, competencia de botes, asimismo algunas familias acudían al río para tomar su baño, y niños y jóvenes aprendían a nadar. También se conoce que su agua se explotaba para el movimiento de los molinos, la generación hidroeléctrica, entre otras actividades.



**Figura 1:** Orillas del Tomebamba  
**Fuente:** Archivo Nacional del Ministerio de Patrimonio y Cultura

En la actualidad, la mayor parte de actividades que se desarrollan en las márgenes del río son recreativas y de ocio, se pueden encontrar personas practicando deporte, caminando, descansando, haciendo picnics, entre otras. Aún se pueden observar

pescadores y lavanderas; muchas de las personas lavan la ropa de su familia para poder economizar el consumo de agua, y otras personas se ganan la vida lavando la ropa de sus vecindades.



**Figura 2:** Zonas de estudio en el río Tomebamba  
**Fuente:** Autores



El presente estudio se concentra en la zona urbana del río Tomebamba (figura 2). Se delimitaron cinco zonas de mayor interés (tabla 1), en cada zona se registraron los

usuarios, calidad espacial y características físicas. Paralelamente, se evidenciaron puntos de ruptura, abandono, privatización, turgurización y segregación del espacio público.

ZONA	UBICACIÓN	DESCRIPCIÓN
ITALPISOS	Borde del área urbana en proceso de consolidación.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presenta una fuerte ruptura de accesibilidad.</li> <li>• La presencia de la fábrica de cerámica resulta altamente contaminante al tiempo que privatiza el espacio público, a esto se suma la existencia de una urbanización familiar que corta la continuidad en el sector.</li> </ul>
AMÉRICAS	Tejido urbano consolidado en zona residencial.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En este sector es característico encontrar lavanderas y residentes extranjeros.</li> <li>• Posee parques lineales.</li> <li>• En la Av. de las Américas existe un punto de ruptura física significativo, que corta los recorridos peatonales de la margen del río.</li> </ul>
BARRANCO	Parte del Centro Histórico de la ciudad.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es una zona emblemática de la ciudad en donde se han identificado fenómenos de turgurización y segregación. Se puede encontrar una gran variedad de usos y usuarios.</li> </ul>
PARAÍSO	Tejido urbano consolidado en el parque urbano más importante.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se encuentra el parque urbano más grande vinculado a los ríos de Cuenca y se convierte en una zona para el estudio del uso del espacio público en un área verde urbana.</li> </ul>
MACHÁNGARA	Empalme de Tomebamba con otro importante río de la ciudad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En este sector se unen los ríos Tomebamba y Machángara.</li> <li>• Presenta segregación socio-espacial tanto en su espacio público como en las viviendas que lo rodean.</li> <li>• Se encuentra en proceso de consolidación con urbanizaciones cerradas.</li> </ul>

**Tabla 1:** Caracterización de las zonas de estudio

Fuente: LlactaLAB

## Registro del comportamiento

La metodología utilizada para determinar los patrones de comportamiento (tabla 2) de los usuarios ha sido tomada de los autores Goličnik y Thompson (2009), posteriormente se representaron los resultados a través de técnicas de mapeo SIG, apoyados de anotación espacial y visualización. La recolección de datos se efectuó a través de

formularios digitales mediante la aplicación de teléfonos móviles ODK Collect (Open Data Kit). Estos datos se recolectaron y después se digitalizaron en el programa Arcgis. El conteo de personas estacionarias se llevó a cabo dos días entre semana y un sábado durante dos semanas en los siguientes horarios: 9:00, 12:00, 17:00 y 19:00.

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CÁLCULO	VALORACIÓN
COMPORTAMIENTO	Registra el número de usuarios que frecuentan las márgenes del río y las características de cada uno como género y edad.	%	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se ingresan a la red todos los formularios llenados en la aplicación ODK.</li> <li>2. Se procesan todos los formularios al software SIG, de esta manera se dispone de una base de datos de cada usuario, contando con su ubicación y características.</li> </ol>	Toda la información es valorada en porcentaje

**Tabla 2:** Registro de comportamiento

**Fuente:** Autores

## Registro de la percepción

Esta fase se dividió en dos partes, primero se efectuó una valoración global de la percepción del espacio por parte de expertos y luego se midió la percepción de los usuarios mediante entrevistas (tabla 3). El primer levantamiento se llevó a cabo de la misma forma que el registro del comportamiento, allí se valoraron temas como:

protección contra el tráfico, posibilidades de juego, ejercicio, de caminar, sentarse, experiencia sensorial, sensación de seguridad y confort y escala humana. Para complementar el tema de percepción se entrevistaron a ciertos usuarios, tomando en cuenta particularidades como si son deportistas, lavanderas, caminantes, personas que hacen picnic, entre otros aspectos.

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CÁLCULO	VALORACIÓN
PERCEPCIÓN	Mide la percepción de los usuarios sobre la calidad espacial e identifica el nivel de seguridad percibida.	U	<p>1. Se ingresaron todos los formularios llenados en la aplicación ODK a la red. Las entrevistas fueron transcritas, y a través del programa Atlas ti se buscaron palabras que se relacionen con el tema de la percepción.</p> <p>2. Se procesó la información de cada zona de estudio al software SIG y se representó a través de mapas. El resultado de las entrevistas se comparó con el análisis de la calidad espacial.</p>	<p>Óptimo 3</p> <p>Medio 2</p> <p>Deficiente 1</p> <p>Perjudicial 0</p>

**Tabla 3:** Registro de percepción

Fuente: Autores

### Registro de las características físicas

Para el análisis de las características físicas se decidió tomar cinco aspectos que, según nuestro juicio, poseen mayor incidencia en la segregación espacial en cuanto a grupos de edad y género. Estas características están ligadas con el tema de seguridad, el aspecto más importante a la hora de usar un espacio público.

En la tabla 4 se observa la clasificación de las características físicas, considerando que temas como la accesibilidad, usos de suelo y mobiliario están más relacionados con los usuarios en términos de edad, mientras que temas como la iluminación y la visibilidad se vinculan con la percepción de seguridad de los usuarios en términos de género.

INDICADOR <sup>1</sup>	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CÁLCULO	VALORACIÓN
VISIBILIDAD	Valora la visibilidad que tienen los usuarios de las márgenes del río.	U	$\text{Visibilidad} = \frac{\sum(\text{Obs}1 + \text{Obs}2 \dots + \text{Obs}n)}{n}$ <p>Obs= N° de obstáculos naturales y construidos que impiden una clara visión de lo que sucede en un rango de 100 m. n= N° total de secciones de 100m en el área de estudio.</p> <p>Valor óptimo =0 Valor medio =&gt;0.01 &gt;0.25 Valor deficiente =&gt;0.25 &lt;0.75 Valor perjudicial =&gt;0.75</p>	Óptimo 3 Medio 2 Deficiente 1 Perjudicial 0

ILUMINACIÓN	Calcula el porcentaje de la superficie iluminada en relación con las zonas de estudio.	%	$\% \text{ Área iluminada} = \frac{\text{Área iluminada}}{\text{área total zonas de estudio}} \times 100$ <p>Valor óptimo =&gt;75% Valor medio =&gt;50% &lt;75% Valor deficiente =&gt;25% &lt;50% Valor perjudicial =&gt;0% &lt;25%</p>	Óptimo 3 Medio 2 Deficiente 1 Perjudicial 0
-------------	--	---	---	--

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CÁLCULO	VALORACIÓN
-----------	-------------	--------	---------	------------

ACCESIBILIDAD	Valora la accesibilidad del viario peatonal en las márgenes: aceras, senderos peatonales.	%	$\% \text{ Accesibilidad} = \frac{\text{Longitud accesible}}{\text{Longitud total de la zona}} \times 100$ <p>Se considera accesible a un sendero si su pendiente &lt;5%, su ancho es =&gt;90cm.</p> <p>Valor óptimo =&gt;75% Valor medio =&gt;50% &lt;75% Valor deficiente =&gt;25% &lt;50% Valor perjudicial =&gt;0 % &lt;25%</p>	Óptimo 3 Medio 2 Deficiente 1 Perjudicial 0
---------------	---	---	---	--

DIVERSIDAD DE USOS DE SUELO	Mide simultáneamente la diversidad y frecuencia de usos, por zona de estudio.	Índice de diversidad de Shannon	<p>Diversidad de usos de suelo=</p> $H' = -\sum_{j=1}^s P_i \log_2 P_i$ $P_i = \frac{N^{\circ} \text{ de un uso determinado } (N_i)}{N^{\circ} \text{ total de usos en la zona } (N)}$ <p>Valor óptimo =&gt;4            Valor medio =&gt;2 &lt; 4            Valor deficiente =&gt;1 &lt; 2            Valor perjudicial =&gt;0 &lt;1</p>	Óptimo 3 Medio 2 Deficiente 1 Perjudicial 0
DIVERSIDAD DE MOBILIARIO URBANO	Mide simultáneamente la existencia de instalaciones para efectuar actividades de estancia y la diversidad de actividades que permiten.	Índice de diversidad de Shannon	<p>Diversidad de usos de suelo=</p> $H' = -\sum_{i=1}^s P_i \log_2 P_i$ $P_i = \frac{N^{\circ} \text{ de instalaciones de un uso determinado } (N_i)}{N^{\circ} \text{ total de instalaciones en la zonas } (N)}$ <p><b>Ni: Tipos de instalaciones</b></p> <p>a. Contemplación: bancas, asientos            b. Lúdicos: juegos infantiles            c. Deporte: canchas deportivas            d. Ejercicio físico: máquinas para ejercicio            e. Consumo: mesas, asientos            f. Preparación de alimentos: parrilla, chimenea</p> <p>Valor óptimo =&gt;2,25            Valor medio =&gt;1,50 &lt;2,25            Valor deficiente =&gt;0,75 &lt;1,50            Valor perjudicial =&gt;0 &lt;0,75</p>	Óptimo 3 Medio 2 Deficiente 1 Perjudicial 0

Tabla 4: Registro de características físicas

Fuente: Autores

## Resultados

### *Comportamiento según edad, características físicas y percepción*

Como resultado tenemos la presencia de todos los grupos en términos de edad a lo largo de las cinco zonas de estudio (figura 3), pero predominan los niños en

la zona Paraíso, los adultos predominan en la zona Barranco y los ancianos, en la zona Américas. Los usuarios categorizados por grupos de edad parecen vincularse por la percepción y las características físicas: usos de suelo, mobiliario y accesibilidad.

Como se puede observar en la figura 4, para el grupo de niños la diversidad de

instalaciones de estancia, en especial de juegos infantiles y canchas deportivas, tiene que ver directamente con su uso mayoritario, mientras que la gran concentración de adultos en la zona del Barranco se debe principalmente a la presencia de la universidad, porque se encuentra en el centro de la ciudad y no se ve relacionada con el mobiliario urbano. El grupo de ancianos se concentra en la zona de las Américas, un área residencial con valoración de la percepción espacial positiva, a esto se suma la accesibilidad media de la zona.

#### *Comportamiento según género, características físicas y percepción*

Se pudo constatar la presencia de mujeres y hombres en las cinco zonas de estudio, pero donde predomina más la presencia

de hombres y mujeres es en la zona Barranco (figura 5). Los grupos de género, al parecer, asocian el comportamiento con la percepción y las características físicas: visibilidad e iluminación.

En la figura 6 se puede evidenciar la concentración de hombres y mujeres en la zona del Barranco, que se relaciona directamente con la percepción de seguridad que experimentan los usuarios, la existencia de obstáculos visuales es mínima y no impide a las mujeres hacer uso de este espacio público. En horas de la noche, se analizó la característica de iluminación. Como resultado se encontró que el lugar cuenta con una iluminación óptima, factor que se considera importante en el momento de elegir usar un espacio público.



Figura 3: Usuarios del río Tomebamba en términos de edad

Fuente: Autores

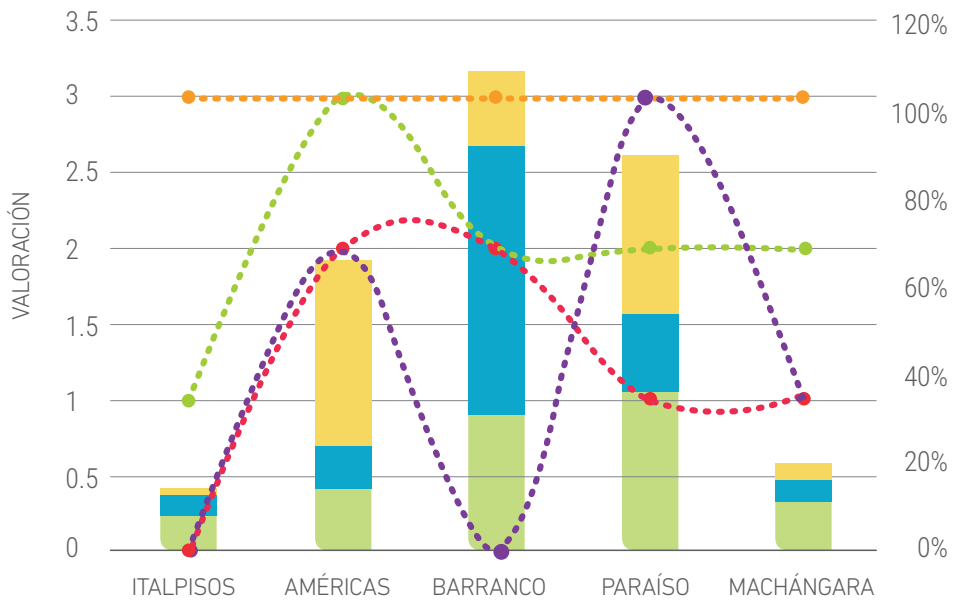
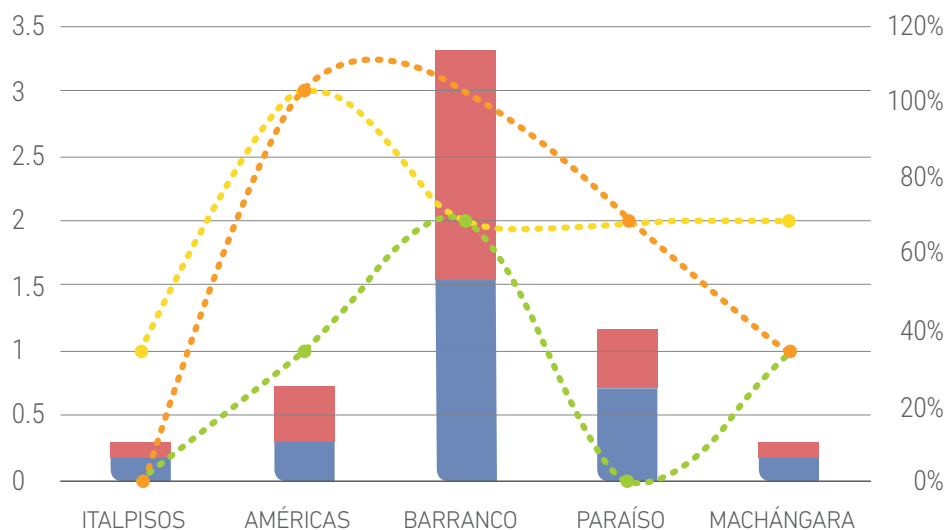


Figura 4: Relación de usuarios en términos de edad y las características físicas  
Fuente: Autores



Figura 5: Usuarios del río Tomebamba en términos de géneroFuente: Autores



**Figura 6:** Relación de usuarios en términos de género y las características físicas  
Fuente: Autores

## Conclusiones

El trabajo de investigación, ante la carencia de estudios previos sobre la ocupación del espacio en las márgenes de los ríos en la ciudad de Cuenca, consideró necesario analizar el espacio público según los tipos de segregación social. Como resultado, ha determinado que existe segregación a lo largo de las márgenes del río Tomebamba, encuentra patrones de comportamiento claramente visibles por parte de usuarios adultos y de sexo masculino. En lo referente al análisis de características físicas del espacio y el tipo de usuario que lo frecuenta, se encontró una fuerte conexión entre el uso de niños y el mobiliario existente, en el caso de adultos mayores su uso se relaciona con la accesibilidad a las márgenes. En cuanto a género también se encontró relaciones entre la iluminación y el uso del espacio que hacen de él las mujeres en la noche. Esto ocasiona problemas en el espacio público por lo que es vital considerar los requerimientos de los diferentes tipos de usuarios para construir espacios públicos que fortalezcan la interacción de los usuarios, mejoren la calidad de vida pública y generen cohesión social.



De acuerdo con los resultados obtenidos en esta investigación se sugiere, para contrarrestar la segregación en el espacio público, implementar estrategias para mejorar el mobiliario urbano, luminarias, vegetación y senderos; y proponer lineamientos de intervención urbana que promuevan la cohesión social teniendo en cuenta las potencialidades de estos espacios como fuente principal para mejorar la vida pública y lograr espacios incluyentes que aporten seguridad al usuario. Además, es necesario reforzar el diseño, la rehabilitación y la construcción de estos espacios públicos por parte de las autoridades competentes.

### Referencias bibliográficas

- Aymerich, J. (2008). Segregación urbana y políticas públicas con especial referencia a América Latina. *Revista de Sociología* (18)-2004 Facultad de Ciencias Sociales- Universidad de Chile. Recuperado de: <http://www.facso.uchile.cl/publicaciones/sociologia/articulos/18/1805-Aymerich.pdf>
- Batista Dória de Souza, N. (2008). Estructura urbana y su relación con el proceso de segregación socio-espacial: un análisis de Maceió - Brasil. Tesis de Máster Universidad Politécnica de Cataluña.
- Borja, J., y Muxí, Z. (2000). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Sociedad Editorial Electa España
- Bourdieu, P. (2000). *Pascalian Meditations*. Cambridge: Polity.
- Cheshmehzangi, A. y Heat, T. (2012). Urban identities: Influences on Socio-Environmental values and spatial inter-relations. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 36, 253-264.
- Comisión Coordinadora del Simposio Nacional de Desarrollo Urbano Planificación y Territorial. (2014). Cartilla técnica 004 -SNDU- Recuperado de: [http://sndu.org/docs/cartilla\\_tecnica4.pdf](http://sndu.org/docs/cartilla_tecnica4.pdf)
- Franck, K. A. y Paxson, L. (1989). Women and urban public space. In *Public places and Spaces*, Springer US, 121-146.
- Goličnik, B. y Thompson, C. W. (2010). Emerging relationships between design and use of urban park spaces. *Landscape and Urban Planning*, 94(1), 38-53.
- Hermida, A., Arola, F. y Cabrera, N. (2014). *Metodología para el análisis, gestión y diseño del espacio periurbano en ciudades intermedias ecuatorianas. Cuenca como caso de estudio*. Universidad de Cuenca, Departamento de Espacio y Población, Cuenca.

- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). (2010) Censo de Población y Vivienda 2010. Quito, Ecuador.
- Koohsari, M. J., Mavoa, S., Villanueva, K., Sugiyama, T., Badland, H., Kaczynski, A. T. y Giles-Corti, B. (2015). Public open space, physical activity, urban design and public health: Concepts, methods and research agenda. *Health & Place* (33), 75–82.
- Low, S. (2005). *Transformaciones del espacio público en la ciudad latinoamericana: cambios espaciales y prácticas sociales*. Bifurcaciones Sociedad, N°5, Santiago de Chile, pp. 1-14.
- Madanipour, A. (2006). Roles and challenges of urban design. *Journal of Urban Design*, 11(2), 173–193.
- Muxí, Z., y Montaner i Martorell, J. M. (2011). Usos del tiempo y la ciudad. Ayuntamiento de Barcelona Sector de Educación, Cultura y Bienestar Programa Nuevos Usos Sociales del Tiempo.
- Ngesan, M. R., Karim, H. A., y Zubir, S. (2012). Human behaviour and activities in relation to Shah Alam urban park during nighttime. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 68, 427–438.
- Novotny. (2009). Sustainable urban water management. *Water and Urban Development Paradigms*, 19-31.
- Schipperijn, J., Stigsdotter, U. K., Randrup, T. B., y Troelsen, J. (2010). Influences on the use of urban green space – A case study in Odense, Denmark. *Urban Forestry & Urban Greening*, 9(1), 25–32.
- Sugiyama, T., Giles-Corti, B., Summers, J., du Toit, L., Leslie, E. y Owen, N. (2013). Initiating and maintaining recreational walking: a longitudinal study on the influence of neighborhood green space. *Preventive medicine*, 57(3), 178-182.
- UN-Hábitat (2015). Global public space Toolkit: From global principles to local policies and practice. Recuperado de: <http://unhabitat.org/books/global-public-space-toolkit-from-global-principles-to-local-policies-and-practice/>
- Vega, M. (1997). *El río Tomebamba en la historia de Cuenca*. Cuenca: Dirección Provincial de Cultura del Azuay.
- Zajac, A., y Deckmyn, Y. (2009). Ghent: *Water as a structuring element of urbanity*. *Water and Urban Development Paradigms*, 144-150.

# La disputa por el derecho a la ciudad: La Plaza Largo da Batata, São Paulo

---

**Camila Cavalheiro Ribeiro da Silva** |

Arquitecta Urbanista de la Universidad de São Paulo. Estudiante de maestría de investigación en Estudios Urbanos (2016 - 2018) FLACSO- Ecuador

[camila.cavalheiro.silva@gmail.com](mailto:camila.cavalheiro.silva@gmail.com)

## Resumen

Esta ponencia propone una lectura del caso del Largo da Batata a través de la relación entre mercantilización de la ciudad y lucha por el derecho a la ciudad. Localizado en São Paulo, el Largo da Batata ha sufrido notables transformaciones tanto en su forma como en su uso, una de ellas es el reciente conjunto de intervenciones a cargo de grupos hegemónicos privados y públicos con una visión mercantil, en contraposición con una previsible resistencia de la población a estos ejercicios de poder. El estudio del caso se fundamenta en un marco teórico que explica la mercantilización de la ciudad, la centralidad como negocio inmobiliario y sus consecuencias socio-espaciales, el proceso de segregación, la búsqueda del derecho a la ciudad, la resistencia ciudadana frente a la hegemonía del mercado inmobiliario y el rol del espacio público en esta dinámica urbana.

### Palabras clave:

Derecho a la ciudad, disputa urbana, espacio público, mercantilización de la ciudad, Largo da Batata, São Paulo.

## Introducción

La ponencia propone una asociación entre la mercantilización de la ciudad (De Mattos, 2016), especialmente representada por los grandes proyectos urbanos (Cuenya, 2011) y la lucha por el derecho a la ciudad, caracterizado por el derecho a la vida urbana (Lefebvre, 1973) y el derecho de apropiación urbana (Carlos, 2007). Se plantea la necesidad de comprender la relación entre el modelo mercantilizado de hacer ciudad, las injusticias socio-espaciales urbanas y los conflictos consecuentes de esta relación. El marco teórico del estudio profundiza en la mercantilización de la ciudad, la centralidad como negocio inmobiliario y sus consecuencias socio-espaciales, el proceso de segregación, la búsqueda del derecho a la ciudad, la resistencia ciudadana frente a la hegemonía del mercado inmobiliario y el rol del espacio público en esta dinámica urbana.

Para caracterizar las relaciones mencionadas bajo este enfoque teórico fue utilizada la metodología de estudio de caso con las técnicas de análisis documental y observación. El caso escogido fue la plaza del Largo da Batata (LB)<sup>1</sup> (figura 1), en São Paulo (Brasil), entre los siglos XX y XXI, un área urbanísticamente notoria por las diversas transformaciones, físicas y

---

<sup>1</sup> El análisis del estudio de caso tratado es profundizado desde la perspectiva económica en el artículo "Dinámicas económicas de un espacio urbano en disputa. El Largo da Batata, San Pablo (Brasil)", publicado en la revista Bitácora Urbano Territorial, Volumen 28 (1). Gobernanza y gobernabilidad, 163-174, en enero-abril de 2018.

funcionales, que sufrió a lo largo del tiempo, principalmente por las recientes intervenciones mercantiles hegemónicas y por la resistencia popular frente a esta dominación. Debido a su localización privilegiada, el LB es objeto de disputa entre diferentes grupos sociales, lo que da lugar a dinámicas urbanas complejas.

A partir de lo expuesto, el objetivo de la ponencia es, a través del estudio de caso, describir cómo la mercantilización de la ciudad afecta el acceso universal al derecho a la ciudad y revelar las inequidades y los conflictos derivados de ella, al tiempo que abre la discusión sobre las limitaciones y necesidades de la lucha por el derecho a la ciudad.



Figura 1: La plaza Largo da Batata  
Fuente: Ana Cecilia Xavier (2017)

### Marco teórico

La metamorfosis urbana se relaciona, para De Mattos (2016), con el avance del capitalismo a través de las nuevas relaciones de propiedad y de clases. El autor explicó que cada sociedad produce su propio espacio urbano, cuya reproducción es una de las formas en que el capitalismo se reinventa,

principalmente, mediante la mercantilización de la ciudad.

Los arreglos institucionales que permiten la mercantilización de la ciudad se dan entre los grupos privados hegemónicos y el Estado (De Mattos, 2016), a partir de un discurso neoliberal orientado al crecimiento económico. El Estado cumple un rol protagónico

en los procesos territoriales como agente determinante en el mercado del suelo urbano en pro de la acumulación del capital (Jaramillo, 2009; López-Morales, Gasic y Meza, 2012) y actúa a través de impuestos sobre el suelo, de la provisión de infraestructura, de la reglamentación urbana y a veces como agente inmobiliario (Jaramillo, 2009).

El resultado es una mercantilización de la vida urbana y la pérdida de objetivos sociales y ambientales en las acciones públicas, cada vez más enfocadas en la competitividad entre ciudades al servicio del capital (De Mattos, 2016). Consecuentemente, ocurre un aumento de flujos financieros en el sector inmobiliario y una desigual distribución intraurbana donde determinadas áreas cuentan con ventajas para la valorización comercial, lo que resulta en desigualdad socio-espacial, concentración de riqueza y gentrificación (De Mattos, 2016), además de la destrucción de la ciudad original.

Estos procesos urbanos también caracterizan el concepto de “urbanismo pro empresarial (UPE)” (López-Morales, Gasic y Meza, 2012), definido por la verticalización de áreas centrales, la creciente participación del sector privado en la reestructuración urbana y la remodelación estatal rumbo a un modelo empresarial. El UPE se manifiesta en las siguientes dimensiones: la competitividad entre ciudades para atraer capital, las asociaciones público-privadas en obras y gestión pública y las modificaciones de normativas constructivas en determinadas ubicaciones por medio de instrumentos de regulación espacial (López-Morales, Gasic y Meza, 2012).

Una forma en la que la mercantilización de la ciudad se materializa es mediante los Grandes Proyectos Urbanos (GPU) que promueven un aumento de la rentabilidad del suelo y modifican la funcionalidad y el paisaje urbano debido a mecanismos de gestión pública que atienden intereses mercantiles, en detrimento de las necesidades de la población (Cuenya, 2011), lo que ocasiona diversos conflictos sociales.

En Latinoamérica, la reestructuración de centralidades urbanas a manos del mercado inmobiliario a inicios del siglo XXI está asociada a tres conceptos (Janoschka, 2016). El primero es la gentrificación, a partir de dimensiones simbólicas y como resultado de políticas neoliberales y de los mercados inmobiliarios asociados al sector público. El segundo es el desplazamiento como proceso socio-espacial de desposesión que incorpora diversas dimensiones (material económico, político, simbólico y psicológico). Y el tercero, la desposesión como forma de acumulación (Harvey, 2014), que Janoschka (2016) explicó como una forma de violencia subjetiva y sistémica de retirada del territorio, pero también de las bases de subsistencia (vivienda, suelo, bienes comunes, movilidad, constitución del sujeto). Al respecto, Vainer (2010) describe la conquista por parte de clases hegemónicas no solo de la esfera espacial, sino también del imaginario original de una sociedad dominada, cuya historia es eliminada para que otra historia, la hegemónica, sea construida.

Junto a los cambios en el paisaje, Janoschka (2016) incluyó como consecuencias de la mercantilización urbana a la

entrada de grupos de altos ingresos a localizaciones urbanas específicas y el desplazamiento de grupos de menores ingresos. Por tanto, diversas facetas de la injusticia espacial son resultado de la dominación territorial por el capital inmobiliario, lo que conlleva a la resistencia y a la lucha por el derecho a la ciudad por parte de los afectados (Janoschka, 2016).

Lefebvre (1973) reveló una alternativa a la ciudad, como obra y no como producto. Sobre la desestructuración urbana, representada por la desintegración social y cultural, afirmó que “Estos vacíos no son fruto del azar. Son también los lugares de lo posible (...). Las instancias de lo posible solo pueden realizarse en el curso de una metamorfosis radical” (p.135). La dominación privada apoyada por el Estado, para Harvey (2014), ejemplifica una restricción al acceso universal al derecho a la ciudad porque lo limita a un grupo capaz de moldear la ciudad conforme con sus intereses.

El derecho a la ciudad fue un concepto presentado por Lefebvre (1973) refiriéndose al derecho a la vida urbana en una ciudad que es obra (y no mercancía) y tiene valor de uso (y no de cambio). Adicionalmente, propone la construcción de un programa político de reforma urbana y proyectos urbanísticos basados en experiencias empíricas. Para Carlos (2007), influenciada por Lefebvre (1973), el derecho a la ciudad tiene que ver con el derecho a la apropiación (y no dominación), se vincula con el uso cotidiano de la ciudad por parte de las personas y depende de una transformación radical de la sociedad basada en la negación de la propiedad privada. Ambos autores defienden la resistencia

popular contra procesos que conllevan a una segregación socio-espacial.

La resistencia frente a hegemonías dominantes fue abordada por autores como Quijano (2011) y Robinson (2006). El primero defendió que es posible un nuevo mundo libre de la hegemonía y de la colonialidad a partir de la resistencia a la dominación seguida de la subversión, es decir, de la autoapropiación no colonizada (Quijano, 2011), esto es, las relaciones entre europeos y latinoamericanos. El autor reconoce, no obstante, que frecuentemente la hegemonía se apropia de aspectos subversivos de los dominados, lo que reduce el impacto de la subversión. En la misma línea, Robinson (2006) rechazó la dominación de las ciudades por clases hegemónicas y la competitividad interciudades. Ella defendió la desjerarquización de conceptos urbanos porque cada ciudad es única y expone que existen más flujos en la dinámica urbana que el flujo de capital. Propone, entonces, la transferencia del referente externo hegemónico al referente interno original en los procesos urbanos.

Actualmente, esta resistencia y subversión antihegemónicas son aplicadas principalmente por movimientos sociales y por individuos a través de la ciudadanía subversiva, interpretada por Sequera y Janoschka (2012) como una ciudadanía más allá del *deber versus* derechos individuales. Los autores aportan a la concepción básica de ciudadanía nuevas dimensiones como la acción desafiadora de las relaciones de dominación, la articulación entre identidad y lugar y los efectos de la lógica neoliberal de producción del espacio público.

El espacio público es uno de los principales escenarios para los procesos urbanos anteriormente definidos, desde la mercantilización de la ciudad hasta la formación de nuevos espacios de ciudadanía. En consecuencia, se puede considerar el espacio público abierto “como articulador del conjunto de acontecimientos que intervienen en la vida de las ciudades” (Ricart y Remesar, 2013, p.5). La funcionalidad del espacio público fue presentada por Delgado (2011) no solo como el escenario de coexistencia de personas, sino también como el lugar donde los derechos de expresión, cuestionamiento y control son ejercidos tanto por la población como por el Estado. Adicionalmente, Giraldo (2002) percibió en el espacio público la posibilidad de conquistas sociales: “Hay que ampliar los mecanismos de participación abriendo los espacios, haciendo público el espacio público de las decisiones centrales de la sociedad, con delegaciones y controles precisos” (p.11).

De forma más amplia, Delgado (2011) destacó la ambigüedad del papel del espacio público en las dinámicas urbanas. Por un lado, como concepto político consiste en un espacio democrático de ciudadanía y civismo. Por otro lado, como lugar físico consiste en un espacio de conflictos en el que ocurre la lucha de clases, la materialización de la falsa democracia, de la mediación estatal y del mantenimiento del poder por medio de un

sistema de buenas prácticas cívicas. El espacio público, por tanto y según el autor, cumple una finalidad económica y sirve como legitimador de la dominación del capital.

Asimismo, Harvey (2015) percibió en el espacio público la posibilidad de conquistas sociales promovidas por la movilización popular, conforme aconsejó públicamente al exalcalde de São Paulo, Fernando Haddad, durante el Seminário Cidades Rebeldes<sup>2</sup>:

Abrá el mayor número de espacios posible para que los movimientos revolucionarios puedan empezar a acontecer. La revolución no ocurrirá mañana. El proceso va a ser lento y la tarea que puede ser hecha es dar la oportunidad de que estos movimientos revolucionarios sean creados. Sin estos espacios, el aparato represivo del Estado crece (Harvey, 2015, traducción libre)

### Estudio de caso - Largo da Batata

El Largo da Batata (LB) es una gran plaza considerada el corazón del barrio de Pinheiros, en la zona oeste de la ciudad de São Paulo, Brasil. Su ubicación es estratégica y privilegiada, lo que desemboca en diversos conflictos por su apropiación. Está emplazado en el sector Pinheiros del área delineada para la Operación Urbana Consorciada Faria

<sup>2</sup> El Seminario Cidades Rebeldes ocurrió en el auditorio del SESC Pinheiros en São Paulo entre los días 9 y 12/06/2015, organizado por Boitempo Editorial. La frase citada de David Harvey fue dicha el 12/06/2015 en la mesa “Da Primavera dos Povos às cidades rebeldes: para pensar a cidade moderna” cuyos otros participantes fueron Fernando Haddad, Guilherme Wisnik y Flávio Aguiar. Aparte del registro personal de la autora, el llamado al exalcalde está recogido en la nota de prensa disponible en <http://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2015/06/eu-pediria-ao-prefeito-para-abrir-espaco-para-movimentos-revolucionarios-diz-harvey-a-haddad-6784.html>.



Lima (OUCFL)<sup>3</sup>, a la cual se atribuye la responsabilidad por la mayoría de las dinámicas económicas, socio-espaciales y urbanas ocurridas en la plaza y en su entorno.

Las Operaciones Urbanas (OU) consisten en instrumentos urbanísticos para mejorar social y ambientalmente áreas urbanas para lo cual recurren a asociaciones público-privadas que buscan atraer inversiones. Las OU se desarrollan mediante los GPU, supuestamente con la participación de todos los actores relacionados con el área de intervención. Las OU se destacan por parámetros constructivos exclusivos que sobrepasan los límites constructivos municipales, accesibles para las constructoras mediante contrapartida financiera para que la municipalidad emprenda mejoras dentro de la OU correspondiente. Infortunadamente, el dinero de estas contrapartidas “casi nunca es socializado (...) este instrumento urbanístico se tornó herramienta para la valorización inmobiliaria” (Mascarenhas, 2014, p.56).

La OUCFL constituye un ejemplo claro de esto. Nació en 1995 con un programa de intervenciones en el sistema vial, creación del nuevo terminal de bus, infraestructura,

espacio público, equipamientos, nuevas áreas verdes y vivienda social para renovar la vida urbana, estimular el uso de los inmuebles y la densificación. A diferencia de lo previsto, la participación popular fue insignificante y las obras, a grandes rasgos, no tuvieron un carácter social ni ambiental y tampoco ningún intento de evitar la gentrificación.

La intensa verticalización de la OUCFL fue prioritariamente comercial, se reiteró su carácter empresarial, pero en el sector Pinheiros hubo además un significativo aumento de torres residenciales. Fix (2001) reconoció un proceso de concentración de inversiones definido por ella como la construcción de una ciudad global en búsqueda de reconocimiento exterior. La verticalización del sector por cuenta de la flexibilización de los parámetros constructivos no causó una alteración en el paisaje del área (figura 2), originalmente de perfil horizontal. Hubo un proceso de gentrificación caracterizado por el cambio de las funcionalidades del sector, el aumento del valor del suelo y la sustitución de usuarios anteriores por un público con mayor poder adquisitivo.

---

<sup>3</sup> La OUCFL consiste en un gran proyecto urbano municipal que incluye un conjunto de intervenciones urbanas para un área de 650 hectáreas, se divide en cuatro sectores en la zona oeste de São Paulo y dispone de una normativa exclusiva de construcción.



**Figura 2:** Uno de los nuevos edificios construidos revelando su impacto en el paisaje

**Fuente:** Cyrela (2015)

El cambio de funcionalidad del LB y del sector Pinheiros no es exclusivo de la OUCFL, pero las alteraciones más violentas se atribuyen a sus proyectos. En el principio del siglo XX, el LB era de punto de distribución de productos agrícolas porque conectaba la ciudad y las haciendas adyacentes, lo que justificó el nombre de la plaza. Con la expansión urbana, el LB dejó de ser un límite urbano-rural y se tornó una centralidad. En los años 60, con la construcción de una terminal de buses y de la Avenida Faria Lima, el LB se consolidó como nodo de transportes y de comercio popular en detrimento la actividad de ventas de alimentos. Actualmente ambas funciones se mantienen y atraen un

flujo intenso de personas, productos y medios de transporte. Por otro lado, el resto del barrio se desarrolló como área residencial y la nueva avenida representa un importante eje empresarial. En este contexto, el LB se volvió un sitio atractivo para el mercado inmobiliario, lo que generó espacios residuales especulativos (Mascarenhas, 2014).

Uno de los proyectos de la OUCFL fue la “Reconversión urbana del Largo da Batata” para superar la supuesta degradación del barrio que suponía, según la perspectiva del interés privado, la presencia los comerciantes ambulantes en el espacio público. Se inició un proceso de expulsión de

estos trabajadores a partir del traslado de la terminal de buses hacia otro sitio, en 2010, lo que provocó la reducción de clientes para los comerciantes. Sin embargo, el carácter de sitio para el transporte se mantuvo con la llegada del metro en 2010 y con los buses que aún cruzaban el área, pero el comercio informal ya no fue tolerado por quienes dominaban este espacio. Este proceso de expulsión fue motivado por el sector público (Mascarenhas, 2014), que no ofreció la posibilidad de regularizar a los vendedores y que apoyó una gentrificación comercial.

También los comerciantes formales fueron afectados por las obras, cuya extensa duración llevó a la degradación del LB y a la reducción de clientes. Paralelamente, la promesa de un área revalorizada junto al eje empresarial de la Av. Faria Lima estimuló la especulación inmobiliaria, lo que resultó en el desplazamiento de inquilinos, residentes y trabajadores. A pesar de las diversas transformaciones sufridas por la plaza y su entorno, estas siguen hasta la actualidad sin una función clara, mientras el sector inmobiliario se apropia de su entorno.

Para la concreción del proyecto fueron efectuadas 185 desapropiaciones que resultaron en la subutilización del espacio. El LB, por tanto, sufrió una desvalorización forzada para después ser revalorizado, ejemplificando lo que Harvey (2014) conceptualizó como la "acumulación por desposesión" y la restricción al acceso al derecho a la ciudad.

Las consecuencias de la mercantilización en la plaza Largo Batata, en síntesis, fueron: el aumento de la participación del sector privado en el desarrollo del barrio, lo

que conllevó la satisfacción de intereses privados en lugar de los sociales y ambientales; la verticalización del paisaje con nuevas torres residenciales y comerciales; la valorización inmobiliaria seguida del aumento de la rentabilidad del suelo, su consecuencia fue la concentración de riqueza, la gentrificación y el desplazamiento de los que no pueden pagar por esta localización; la pérdida de la identidad original y, por tanto, la desposesión de antiguos habitantes y comerciantes; la llegada de un público solvente; y la dominación del territorio y de la memoria barrial por grupos hegemónicos. Hay que anotar que las viviendas sociales previstas para el proyecto de la operación nunca fueron construidas y que diversas casas y edificios quedaron vacíos porque los usuarios anteriores no podían pagar los nuevos precios de alquiler, que aumentaron visiblemente (Silva, 2015); la plaza fue considerada como entregada, aunque incompleta, en malas condiciones para su uso, de manera que la gente no se sentía cómoda para quedarse allí.

Este resultado produjo insatisfacción y se iniciaron acciones de resistencia a los procesos de gentrificación, nació la exigencia del derecho a la ciudad a partir de diversos enfoques. Un grupo llamado A Batata precisa de você (ABPDV), formado por habitantes insatisfechos con la aridez de la plaza, decidió emprender algunas acciones de reapropiación del espacio público. El grupo actúa desde inicios de 2014 con acciones de recualificación y apropiación de la plaza para mejorar la vida urbana. Entre sus aportes físicos están la construcción y el mantenimiento de mobiliario urbano para el LB (figura 3): sillas, mesas, mesas de ping-pong, siembra

de árboles y organización de una minibiblioteca colaborativa. El grupo también organiza actividades semanales<sup>4</sup> como la feria de orgánicos, que funcionó hasta 2017, y los eventos de música, deportes, salud y cultura, en colaboración con otros grupos sociales, y vigila las actuaciones del sector público. Así, el ABPDV cumple un rol importante como representante de la sociedad civil en la lucha por un espacio público de calidad.

Otros grupos lucharon a partir de la perspectiva del derecho a la ciudad y del

derecho a la vivienda. Es el caso del Frente de Luta por Moradia (FLM), que ocupó un edificio abandonado cerca del LB, con fines especulativos, para exigir que las viviendas sociales sean construidas ahí en apego a la ordenanza de la OUCFL como a otras disposiciones legales que definen la función social de la propiedad y la ampliación de la oferta de vivienda cerca de nodos de transporte público junto con el entorno del LB donde abundan propiedades ociosas.



Figura 3: Mobiliario urbano construido por el ABPDV

Fuente: Autora (2015)

<sup>4</sup> A pesar de sobrepasar el alcance temporal de esta ponencia, es importante notar también que desde la segunda mitad de 2017 la nueva alcaldía de São Paulo empezó a reapropiarse de la plaza del Largo da Batata promoviendo actividades deportivas y sociales a través asociaciones público privadas ejemplificando la apropiación de procesos subversivos ciudadanos por parte las clases hegemónicas (Quijano, 2011).

Las luchas sociales ocurridas en el LB sobrepasaron exigencias exclusivamente relacionadas al propio lugar. Desde 2013, cuando la manifestación contra el aumento de las tarifas de bus ocurrió en el LB, este pasó a ser uno de los principales puntos de

concentración de protestas de la ciudad (figura 4). El LB se convirtió así en un espacio público abierto reconocido como escenario de reivindicaciones, tanto que incluyó las protestas por nuevas elecciones presidenciales directas en 2017 en Brasil.



Figura 4: Protesto en el LB en 2013  
Fuente: Jornal IG - Último segundo (2013)

## Conclusiones

Se evidenció que las Operaciones Urbanas ejemplifican un modelo de ciudad que supone la dominación urbana por grupos hegemónicos apoyados por el poder público y que conlleva una renovación urbana “higienista”. Este modelo puede considerarse un fracaso por la cuestionable distribución del presupuesto en las obras, la innecesaria inversión en áreas urbanas previamente bien estructuradas, la falta de compensación por las expropiaciones y la ausencia de mejoras sociales o ambientales.

En el LB, la dominación urbana y el desplazamiento por desposesión superan la esfera territorio-espacial e incorporan dimensiones económicas políticas, simbólicas y psicológicas (Janoschka, 2016; Vainer, 2010). Los vendedores ambulantes expulsados fueron privados de su fuente de trabajo y subsistencia, los moradores desplazados fueron privados de sus viviendas y de su vida barrial, los antiguos visitantes fueron privados de su identidad barrial. El barrio se transformó completamente y su pasado poco a poco está desapareciendo, lo que es evidente por el hecho de que casi nadie sabe el motivo por el cual el Largo da Batata posee este nombre.

La lucha por el derecho a la ciudad desde la población, por tanto, es un proceso corrientemente relacionado con una serie de factores: 1. la oposición hegemónica del Estado y del sector privado, que crean obstáculos a la apropiación del espacio público, 2. la presencia represora de la policía, 3. la mala ejecución de los proyectos urbanos, como la reforma de la plaza del LB y el acceso a localizaciones urbanas privilegiadas, 4. el aumento descontrolado de los precios de los inmuebles y, 5. la calidad insuficiente del transporte público.

La misma lucha, a pesar de ser adaptable, también presenta algunas necesidades, por ejemplo, de espacios públicos abiertos y grandes para las protestas, de involucrados comprometidos y perseverantes, de asociaciones con profesionales que puedan contribuir con la lucha y de diálogo con el sector público. Sin embargo, la resistencia y la subversión son las principales herramientas antihegemónicas y esto se confirma en la forma en que las personas adoptaron el LB como un espacio público para la ciudadanía subversiva, principalmente destinada a la reivindicación del derecho a la ciudad y a la construcción de la ciudad desde abajo.

## Referencias bibliográficas

- Carlos, A. F. A. (2007). *O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade*. São Paulo: FFLCH.
- Cuenya, B. (2011). Grandes proyectos y sus impactos en la centralidad urbana. *Cadernos Metrópole* 13 (25): 185-212.
- Delgado, M. (2011). *El espacio público como ideología*. Madrid: Los libros de la catarata.
- De Mattos, C. (2016). Financiarización, valorización inmobiliaria del capital y mercantilización de la metamorfosis urbana. *Sociologías* 18(42), 24-52.
- Fix, M. (2001). *Parceiros da Exclusão. Duas Histórias da construção de uma 'nova cidade' em São Paulo: Faria Lima e Água Espraiada*. São Paulo: Boitempo.
- Giraldo, F. (2002). Ciudad y política. En *Revista de Estudios Sociales*, 11,35-46. Bogotá: Facultad de Ciencias Sociales.
- Harvey, D. (2014). *Cidades Rebeldes - do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes.
- (2015). Debate "Da Primavera dos Povos às cidades rebeldes: para pensar a cidade moderna" En *Seminário Cidades Rebeldes*, São Paulo: Boitempo Editorial y Sesc.
- Janoschka, M. (2016). Gentrificación, desplazamiento, desposesión: procesos urbanos claves en América Latina. *INVI* 31(88), 27-71.
- Jaramillo, S. (2009). *El Estado como agente inmobiliario*. Bogotá: Universidad Externado.
- Lefebvre, H. (1973). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.
- López-Morales, E., Gasic, I. y Meza, D. (2012). Urbanismo proempresarial en Chile: políticas y planificación de la producción residencial en altura en el pericentro del Gran Santiago. *Revista INVI* 27 (76), 75-114.
- Mascarenhas, L. P. (2014). *Reconversão urbana do Largo da Batata: revalorização e novos conteúdos da centralidade de Pinheiros*. Tesis de Maestría. Universidad de São Paulo.
- Quijano, A. (2011). Colonialidad del poder y subjetividad en América Latina. *Contextualizaciones latinoamericanas* 3 (5): 1-13.
- Ricart, N. y Remesar, A. (2013). Reflexiones sobre el espacio público. En *On The W@terfront* (25), 5-35.

- Robinson, J. (2006). Ciudades ordinarias. Entrevista a Jennifer Robinson. *Población y Sociedad* (12)13, 207-230.
- Sequera, J. y Janoschka, M. (2012). Ciudadanía y espacio público en la era de la globalización neoliberal. *ARBOR Ciencia, Pensamiento y Cultura* 188 (755), 27-71.
- Silva, C. C. R. (2015). Largo Também da Batata. Trabajo Final de Graduación en Arquitectura y Urbanismo. Universidad de São Paulo.
- Vainer, C. (2010). Hechas de ciudades como nosotros: notas sobre la colonialidad de los modelos de ciudad. –Tellier, L. y C. Vainer (coord.): *Las transformaciones de las metrópolis de las Américas*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.



# Subvertir la ciudad a través del deseo. Cotidianidad de los peatones en la ciudad de Quito

---

**Andrea Cevallos Aráuz**

Arquitecta de la Universidad Central del Ecuador. Estudiante de Maestría de Investigación en Estudios Urbanos (2016-2018) FLACSO-Ecuador  
azuliverde7@gmail.com

**Cristhian Parrado Rodríguez**

Antropólogo y especialista en mercados y políticas del suelo en América Latina de la Universidad Nacional de Colombia. Estudiante de Maestría de Investigación en Estudios Urbanos (2016-2018) FLACSO-Ecuador

crqiparradofl@flacso.edu.ec

## Resumen

Las líneas del deseo se han definido como aquellos caminos alternos que los peatones prefieren tomar para ir de un lugar a otro en vez de usar los recorridos y rutas impuestas por un diseño racional. El registro físico que dejan estas líneas por las distintas áreas de la ciudad da cuenta de cómo la arquitectura y el diseño urbano son conquistados e interpretados en la cotidianidad. La presente ponencia pretende incorporar al debate de los estudios urbanos aquellas experiencias de deseo que los peatones tienen en sus recorridos diarios por la parroquia de Ñaquito en el hipercentro de la ciudad de Quito. Para tal objetivo, el marco teórico integra los principales aportes explicativos del diseño urbano, las prácticas de caminar y el deseo. Metodológicamente se generó una cartografía del deseo de la zona de estudio a partir de técnicas cualitativas y espaciales evidenciando sus caminos y rutas alternas. Los hallazgos encontrados cuestionan qué tan amigable resulta ser el diseño urbano con la experiencia cotidiana en la ciudad, y cómo las líneas del deseo deben ser un aspecto estratégico por ser incluido en una planificación con perspectiva humana y en los estudios de las ciudades ecuatorianas debido a su importancia.

### Palabras claves:

Espacio vivido, derecho a la ciudad, derivas, líneas del deseo, peatones, Quito.

## Introducción

Desde los estudios del siglo XX hasta la actualidad, el espacio público se ha entendido como el escenario más representativo del modo de vida urbano y como el escenario más distintivo de disputa social (Bodnar, 2015). Pese a sus variaciones a través del tiempo, en él ha confluído la aplicación de discursos y prácticas hegemónicas que combinan diversos factores étnicos (Garcés, 2014), de clase (Silveira, 2006), de género (Paul, 2011) y de diseño urbano (Gehl, 2014) que influyen en su uso y en el comportamiento de los habitantes de la ciudad en sus desplazamientos cotidianos. Así, las intervenciones urbanas se han encargado de producir y representar al usuario del espacio público bajo determinados parámetros.

Específicamente, los parámetros racionales y modernistas del diseño urbano se posicionaron como ejes problemáticos del espacio público debido a su interés por conseguir un orden en la ciudad. El urbanismo modernista, por ejemplo, sobre esta pretensión de ordenar la ciudad asoció su diseño a un consumo organizado y monofuncional (Le Corbusier, 1985) y, de la misma manera, los nuevos diseñadores urbanos han tendido a privilegiar la rentabilidad del capital y la apropiación exclusiva del espacio por sujetos particulares (Bodnar, 2015). Las críticas sobre este tipo de diseño argumentan que la predicción de orden y control del diseño

no reconoce al conjunto armónico y (des)ordenado de composiciones diversas elaborado por los peatones (Jacobs, 2011) o la esfera pública de la vida civil que se desarrolla en la calle (Holston, 2008). Por tanto, a este diseño racional se le escapa de su visión aquellas situaciones estratégicas de escala micro que se generan *desde abajo* y que definen el marco de actuación de la experiencia urbana. Es decir, los planes de diseño urbano a menudo son incapaces de anticipar o prever las necesidades y patrones de usos futuros que verdaderamente desarrollan los peatones, aquellos con los que aumentan y alteran los significados, las posibilidades e incluso los tejidos del entorno construido.

En el escenario contemporáneo hay propuestas que posicionan al peatón y la escala humana en el espacio público (Gehl, 2014) y que se enfocan en las prácticas de (des)territorialización impulsadas desde el cuerpo y el deseo (Ansaloni y Tedeschi, 2016). Se discute cómo ciertos lugares del espacio público son negados por una deformación de la ciudad a causa del urbanismo funcionalista (Borja, 2000). Dichas propuestas entienden como el más importante equipamiento de la ciudad a los lugares de encuentro y de desplazamiento, donde la "mercancía" de mayor valor es el intercambio y el afecto por encima del ego de las piezas urbanísticas y arquitectónicas. Así, estas posturas apuestan por un diseño y una planificación que reconozcan que la experiencia cotidiana de vivir la ciudad está mediada por una multiplicidad de deseos emanados del mismo peatón. Para referirse a los deseos en la ciudad, Bachelard (2010) propuso el término *líneas del deseo*, concepto que entendía a aquellos caminos alternos que los peatones prefieren tomar para ir de un lugar a otro en vez de usar los recorridos y rutas impuestas, líneas cuya trayectoria ocurre a través de parques, vías, edificios y obstáculos y que se vuelven más intensas cada vez que generaciones de peatones las atraviesan y las convierten en una ruta obvia que representa su forma de deambular la ciudad.

Considerando lo anterior, este estudio parte de la pregunta: ¿qué tan amigable resulta ser el diseño urbano con la experiencia cotidiana de los peatones en la ciudad? Para responder a este cuestionamiento se ha planteado una investigación exploratoria en la parroquia de Ñaquito, ubicada en el hipercentro de la ciudad de Quito para analizar aspectos del diseño del espacio público y la presencia de las líneas del deseo que se construyen alrededor de él. Nuestra población objeto son los peatones, y el espacio público a analizar son las aceras, parterres, plazas y parques.

### Discusión teórica

Reconociendo la aplicación multifacética que han tenido las líneas del deseo en diversas disciplinas (Dwan y Magin, 2008;

Fleming, 2009; Van der Aalst, 2014; ), este estudio pretende emplear el término remitiéndolo exclusivamente a su acepción en el espacio urbano. Para ello se construyó una

base teórica que toma los enfoques del diseño urbano, el caminar y el deseo.

El diseño urbano supone un aspecto crucial para desembocar en un mejor disfrute de la vida urbana (Gehl, 2014). La literatura referencia que el comportamiento del peatón y los itinerarios para caminar se encuentran mediados por diversos componentes de diseño, tales como la disposición de los edificios y la actividad comercial en las aceras, la seguridad y comodidad del entorno construido (Borst et al., 2009; Zacharias, 2001) o la accesibilidad (Lofti y Koohsari, 2009). Las cualidades subjetivas del entorno urbano también han recibido atención para comprender cómo el diseño de las calles influencia la práctica del caminar (Ewing y Handy, 2009; Owen et al., 2004) y la percepción de quien camina (Ariffin y Zahari, 2013).

Igualmente, el espacio público debe contar con un diseño que no solo ofrezca buenas condiciones para el peatón (Machín y Ghidini, 2013), sino que también potencie la convivencia y la vinculación de grupos tradicionalmente excluidos de su uso. Para lograr este cometido se reitera en la dimensión humana que debería tener el diseño de la ciudad (Gehl, 2006), donde se incluyen aspectos como la accesibilidad, los sentidos, la escala, la seguridad, el mobiliario, el juego y el ejercicio, la vegetación, entre otros. La idea motora que orienta esta propuesta apuesta por cambiar el paradigma racional con el que se piensa la ciudad, para pasar a un diseño cuyo eje sea el peatón. Por citar algunas corrientes de acción en este sentido, la arquitectura de la elección y el diseño con intención (Lockton, Harrison y Stanton, 2009; Dudek, 2016) reflexiona sobre

la proyección de espacios contemplando el comportamiento del peatón y la creación de calles para la gente.

Lo anterior guarda sentido cuando entendemos que la ciudad y sus calles son más que espacios físicos y diseños materiales. Esta idea ha sido posicionada por varios autores a lo largo de la historia; se señala que a una ciudad la definen su gente y sus movimientos constantes (Jacobs, 2011), a la vez que sus calles son lugares de memoria y trueques de palabras, deseos y recuerdos (Calvino, 2010), de itinerarios peatonales con identidad propia (Lynch, 1981) de maneras de hacer o prácticas de apropiación (De Certau, 1999), o de urdimbres relacionales deslocalizadas y precarias (Delgado, 1999). Así, se remite a una ciudad de gente que camina, cuyos desplazamientos están cubiertos en la mayoría de casos por recorridos aleatorios y sin rumbo fijo (las derivas) provistos de prácticas transgresoras y búsquedas emocionales donde el dato urbano es recolectado a través del cuerpo, tal y como lo propone la psicogeografía (Ellard, 2016; Barbeiro, 2015).

Sin embargo, estos recorridos aleatorios aún no han sido totalmente reconocidos por las propuestas de diseños que abogan por espacios amigables. La amigabilidad es un adjetivo con el cual se define el grado de aceptación de un espacio dado de manera que permite que la gente camine, reconozca sus intereses al tiempo que propicie un espacio propicio para hacerlo (Moudon et al., 2006). Las propuestas se han concentrado en recomendaciones arquitectónicas y urbanísticas para producir calles amigables (Hurtado, 2016; Pozueta, Lamíquiz y Porto,

2009), considerando características del entorno y usos del suelo (Fontán, 2012) y umbrales entre distancias (Gunn et al., 2017). No obstante, creemos que la amigabilidad no reside únicamente en la adecuación material de los espacios, sino también en la cualificación subjetiva que hacen sus usuarios; por eso pensamos en la necesidad de evidenciar el deseo en la ciudad.

La idea de deseo en Bachelard (2010) ha tenido una construcción teórica interesante que ha girado alrededor de su fuerza como concepto explicativo. Desde Spinoza (2000) se entendió que el deseo constituye un elemento fundamental en las relaciones que establece el ser humano entre sí y con el mundo que lo rodea. El deseo es la esencia misma del ser humano, su naturaleza, con la cual se vincula el cuerpo hacia cualquier esfuerzo, impulso, apetito y afecto. Para él, los cuerpos no desean algo porque es bueno per se; más bien, lo consideran bueno porque lo desean, y así el deseo lleva en sí su propio juicio (Deleuze, 2006). Discusiones posteriores de Deleuze y Guattari (2002) reiteraron el poder aclarador de este término, entendiendo al deseo como resultado de una producción en conjunto: no es únicamente un objeto lo que se desea, sino a todos los elementos concatenados que vienen con él.

Desde esta concepción, los desplazamientos con los que se forman los caminos alternativos que son las líneas del deseo están compuestos siempre de búsquedas corporales, emocionales y afectivas, interpretadas como buenas porque son esas las que se desean transitar y no otras. Así mismo,

estas líneas constituyen siempre un proceso colectivo y no un resultado; expresan la esencia misma de la práctica y percepción de caminar sobre un conjunto de elementos arquitectónicos y urbanísticos con los cuales se cruzan los cuerpos. Las discusiones recientes de la planificación urbana, sustentadas en paradigmas posestructuralistas, han descubierto la potencialidad que brinda la teoría del deseo para propiciar procesos más conscientes del comportamiento de esta esencia humana en la ciudad. En esencia, deseos y cuerpos definen el consumo, uso y desplazamiento por el espacio urbano, los cuales deberían ser interpretados por el planificador y diseñador urbano (Ansaloni y Tedeschi, 2016; Hillier, 2011, 2015; Purcell, 2013). De ese modo, tanto en el plano teórico como en las propuestas de planeación y diseño de espacios para el deseo se piensa que su ejercicio se encuentra lejos de ser un diseño racional y normativo. Los caminos alternos forman parte de la cotidianidad del deseo del peatón en el espacio público.

## Metodología

El diseño de la investigación adoptó una estrategia metodológica de base cualitativa para proporcionar datos útiles dentro del marco del urbanismo y las emociones del peatón (López, 2008) y se vincula con técnicas de análisis espacial. Se diseñaron tres instrumentos de investigación: dos instrumentos de recolección cualitativa y espacial y otro de análisis. Se eligió como unidad de análisis espacial una porción del territorio

de la parroquia de Lñaquito, en el hipercentro de la ciudad de Quito. Como unidades de estudio se escogieron a las veredas, parterres, plazas y parques dentro de los tres cuadrantes del área escogida (figura 1). Se

efectuaron doce ejercicios de observación durante distintos horarios y días de la semana. La información recolectada fue procesada para ser representada cartográficamente.

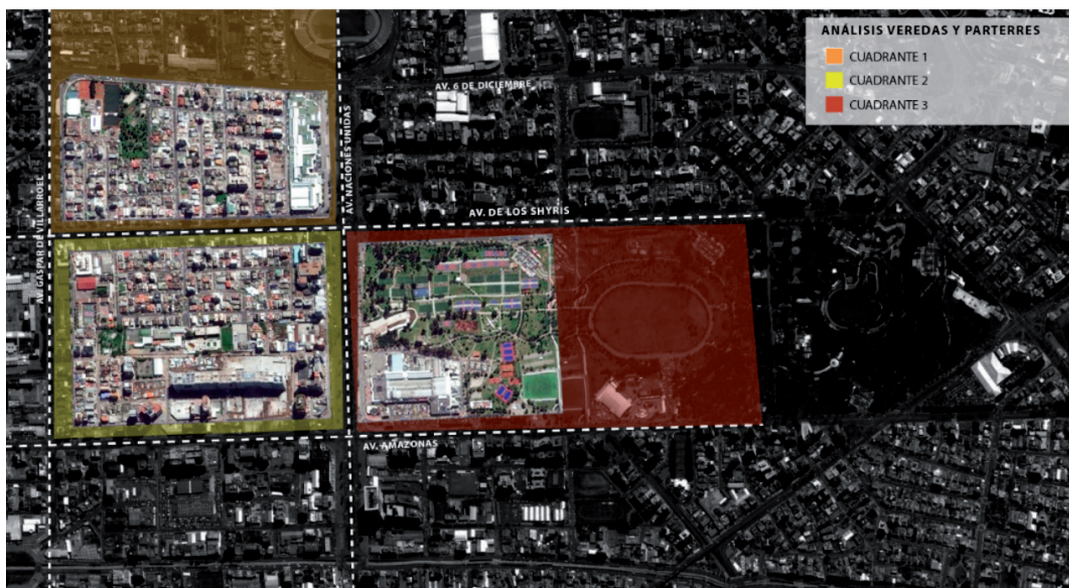


Figura 1: Unidad de análisis espacial y unidades de estudio de la investigación

Fuente: Elaboración propia

Los enfoques teóricos adoptados en la investigación permitieron la construcción de siete dimensiones de análisis, con las cuales se buscó inquirir y se recolectó información sobre el diseño, la amigabilidad y las líneas del deseo del peatón en las distintas

unidades de estudio (figura 2). Estas dimensiones pretenden dar cuenta de la influencia del aspecto material del espacio público de esta zona de la ciudad en los deseos de los peatones.

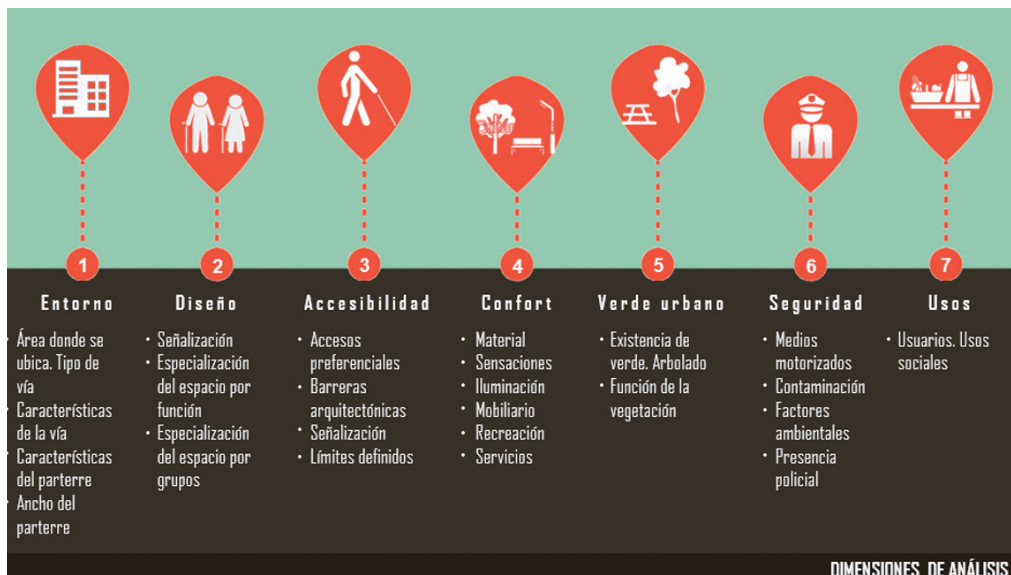


Figura 2: Dimensiones de análisis

Fuente: Elaboración propia

## Resultados

El registro de las líneas del deseo nos ha permitido evidenciar aciertos y desaciertos del diseño del espacio público en la ciudad. En el área de estudio encontramos la mayor parte de las líneas sobre áreas verdes y parterres, esto debido al desgaste que presentan los espacios (figura 3); no se puede dejar de mencionar aquellas que se efectúan sobre superficies duras (de mayor

preponderancia en el cruce de las calles y vías), las cuales se descubrieron solamente mediante observación directa y prolongada (figura 4). Las líneas sobre ambas superficies dan cuenta de cómo es transitada la zona independientemente de los diseños propuestos. El número de ellas es tan elevado como el número de peatones que transitan por la zona durante las distintas horas del día.



Figura 3: Líneas del deseo sobre áreas verdes  
Fuente: Elaboración propia



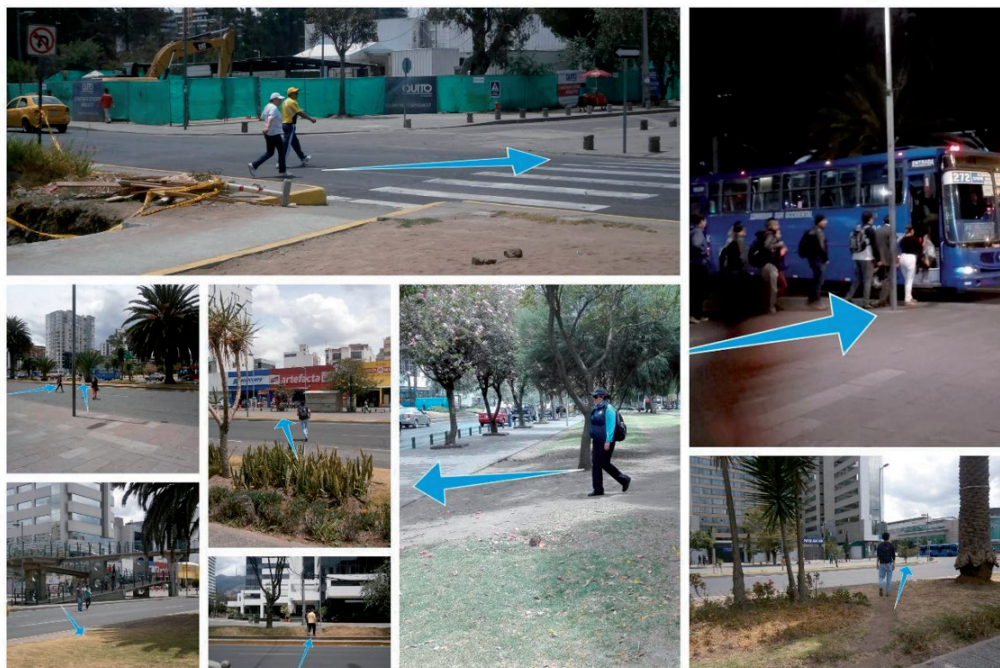


Figura 4: Líneas del deseo sobre superficies duras y áreas verdes

Fuente: Elaboración propia

La recolección de datos se hizo en función de los tres cuadrantes referenciados en la figura 2. La metodología aplicada evidenció que el primer cuadrante está ubicado en una zona comercial y de oficinas, con amplias vías tanto vehiculares como peatonales. Este tramo fue creado con el objetivo de servir como boulevard para la ciudad. En cuanto a diseño cumple con la mayoría de parámetros que brindan una buena experiencia al peatón dentro del espacio; en cuanto a accesibilidad, se observa que se consideraron ciertos criterios para proteger al peatón de los medios motorizados: límites claros, accesos preferenciales y otros. En cuanto a confort y verde urbano, no podemos afirmar

que se contemplaron estas dimensiones dentro de la planificación del boulevard: el arbolado está cumpliendo una función más ornamental que ecológica y los artefactos urbanos y puntos de fuga no apelan a estimular los sentidos de los peatones.

El segundo cuadrante está ubicado en una zona comercial y de oficinas, posee las características de boulevard, sin embargo, en este tramo se evidencian ciertas carencias en cuanto al diseño, específicamente en temas de señalización y cruces preferenciales para los peatones. El confort y el verde urbano en términos de cantidad se pueden apreciar como suficientes; no obstante, en

términos de calidad los elementos de estas dimensiones no cumplen con su cometido prioritario, visto desde el acto de entrar en resonancia con el estado mental de los peatones. Finalmente, el tercer cuadrante está ubicado también en una zona comercial y administrativa, en el cual se observa una reducción considerable en las dimensiones de las aceras y de las vías a pesar de ser una de las avenidas más transitadas de la ciudad. Igualmente, hay serias rupturas en cuanto a todas las dimensiones; esto se traduce en una mayor presencia de líneas del deseo, tanto en áreas verdes como en zonas duras.

De manera transversal en los tres cuadrantes, en relación con la accesibilidad, el espacio público dista mucho de ser incluyente por la inexistencia de accesos y recorridos preferenciales para personas con capacidades especiales y para los diferentes grupos etarios. En cuanto a seguridad, el espacio es ambivalente: en los tres, en la mañana, existe un ambiente de seguridad que permite deambular en el espacio sin prestar demasiada atención al entorno, pero por la noche el tercer cuadrante, debido a la carencia de iluminación y su vocación monofuncional, se torna solitario e inseguro. Respecto a la uniformidad de las aceras, no existe continuidad ni en su conformación ni en sus materiales; la presencia de varios desniveles imposibilita un disfrute distendido del transcurrir, la mixtura de materiales impide prestar atención a otro tipo de elementos que pudieran enriquecer los trayectos cotidianos.

## Discusión final

Los anteriores resultados constituyen un primer acercamiento a aquellas derivas y caminos alternativos construidos colectivamente por los peatones en relación con el diseño del espacio público en el hipercentro de la ciudad de Quito, de esta manera, insinúan futuros desarrollos de investigación. Igualmente, estos cuestionan cómo está pensado y qué tan amigable resulta el diseño del espacio público con la experiencia cotidiana de los peatones. Efectivamente, hay espacios diseñados pensados para el tránsito peatonal, pero su diseño no es propiamente afectuoso con la práctica del caminar y los deseos de quienes caminan. En los lugares donde es más deficiente el espacio público, las líneas del deseo son más numerosas y acentuadas. El peatón, en este sentido, se encuentra en una encrucijada en la medida en que camina por un entorno construido no totalmente hostil, pero sí poco pensado para él [figura 6]. Por tanto, la multiplicidad de líneas encontradas visibiliza, por un lado, una conducta colectiva de la gente que opta por escoger aquellos caminos que le resultan más atractivos y efectivos; y entrevé, por el otro, la relación de tensión entre las acciones del peatón y el diseño urbanístico e inclusive con otros usuarios del espacio público, por ejemplo, los ciclistas.



Figura 5: Aciertos y desaciertos del espacio público  
Fuente: Elaboración propia

De esta manera, es posible encontrar tres escenarios probables para las líneas del deseo. El primero, hacer caso omiso de esto, dejar que las líneas continúen tal y como están, y proseguir con el mismo conflicto que causa el diseño actual. El segundo, penalizar este comportamiento del peatón, concibiendo que da lugar a un conflicto para el buen desempeño de la movilidad y el diseño en la ciudad. Y el tercero, adaptar el diseño del espacio público para que sea amigable con el peatón y, además, favorezca este tipo de comportamientos del deseo. Apelamos por este tercer escenario. Creemos que las líneas del deseo deben constituir un aspecto estratégico porque incluyen una planificación con

perspectiva humana y, por eso mismo, adquiere importancia material y vivida.

De acuerdo con los estudios acerca de las líneas del deseo, una manera óptima de diseñar el espacio público en función de la conducta humana natural es no diseñarlo en absoluto. En áreas verdes, basta con plantar semillas de césped y dejar que el desgaste informe dónde deben estar los caminos. De lo que se trata es de no trazar caminos idealizados que nieguen o controlen la producción conjunta del deseo, es decir, la esencia humana, sino que aspiren a reflejarla. En superficies duras, como calles pavimentadas y cruces viales, conviene reflexionar y

planear en clave de las derivas o los viajes no planeados que propone la psicogeografía y de los deseos que plantea la planificación de paradigma posestructuralista. Con ello, un diseño que contemple las líneas del deseo puede dirigir inconscientemente a los viajeros a encontrar una experiencia en el espacio público enteramente amigable con la sorpresa, con la exploración del deseo, la búsqueda emocional y la recolección del dato urbano a través del cuerpo. En síntesis,

se trata de incitar al peatón a deambular por la ciudad, es decir, a recolectar sensiblemente los contornos estéticos del urbanismo; el cual se traduce en conocimiento cotidiano, misterioso, con libertades probables y transgresiones posibles, tanto colectivas como individuales.

### Referencias bibliográficas

- Ansaloni, F. y Tedeschi, M. (2016). Ethics and spatial justice: Unfolding non-linear possibilities for planning action. *Planning Theory* 15 (3), 316-332.
- Ariffin, R. N. y Zahari, R. (2013). Perceptions of the urban walking environments. *Procedia - Social and Behavioral Sciences* (105), 589-597.
- Bachelard, G. (2010). *La poética del espacio*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Barbeiro, B. (2015). Psicogeografía y ciudad: iconografía de la ciudad surrealista. *Ángulo Recto. Revista de estudios sobre la ciudad como espacio plural* 7(1), 5-12.
- Bodnar, J. (2015). Reclaim public space. *Urban Studies* 52(12), 2090 - 2104.
- Borja, J. (2000). La ciudad del deseo. *Pasajes* (3), 82-87.
- Borst, H., Sanne de Vries, J. G., Jef vVan D., Bakker, I. y Miedema, H. (2009). Influence of environmental street characteristics on walking route choice of elderly people. *Journal of Environmental Psychology* 29, (4), 477-484.
- Calvino, I. (2010). *Las ciudades invisibles*. Madrid: Siruela.
- Corbusier, L. (1985). *La ciudad del futuro*. Buenos Aires: Infinito.
- De Certau, M. (1999). *La invención de lo cotidiano I. Artes de hacer*. Barcelona: Anagrama.
- Deleuze, G. (2006). *Spinoza: filosofía práctica*. Buenos Aires: Fábula Tusquets.
- Deleuze, G., y Guatari, F. (2002). *Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Valencia: Pre-textos.

- Delgado, M. (1999). *El animal público*. Barcelona: Anagrama.
- Dudek, J. (2016). Space for people in a contemporary city - what architectural and town planning solutions help in shaping a functional and convenient street? *Czasopismo Inżynierii Łądowej, Środowiska i Architektury* 63(4), 105-115.
- Dwan, K. y Magin, P. (2008). The desire for research in general practice. *Australian Family Physician* 37(10), 871-873.
- Ellard, C. (2016). *Psicogeografía. La influencia de los lugares en la mente y el corazón*. Barcelona: Ariel.
- Ewing, R. y Handy, S. (2009). Measuring the unmeasurable: urban design qualities related to walkability. *Journal of Urban Design* 14, (1), 65-84.
- Fleming, T. (2009). *Embracing the desire lines: opening up cultural infrastructure*. Recuperado de [http://tfconsultancy.co.uk/reports/Embracing\\_the\\_Desire\\_Lines.pdf](http://tfconsultancy.co.uk/reports/Embracing_the_Desire_Lines.pdf), U.K: Cornerhouse, 2009.
- Fontán, S. (2012). *Índice de caminabilidad. Aplicado en la Almendra Central de Madrid*. Tesis de Maestría. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- Garcés, A. (2014). Contra el espacio público: criminalización e higienización en la migración peruana en Santiago de Chile. *Eure* 40 (121), 141-162.
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté.
- (2014). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Infinito.
- Gunn, L., King, T., Mavoa, S., Lamb, K. Gilies-Corti, B. y Kavanagh, A. (2017). Identifying destination distances that support walking trips in local neighborhoods. *Journal of Transport y Health* (5), 133-141.
- Hillier, J. (2011). Strategic navigation across multiple planes: Towards a Deleuzean-inspired methodology for strategic spatial planning. *Town Planning Review* 82(5), 503-527.
- (2015). Strategic Navigation. A multiplanar methodology for strategic spatial Planning. *EspacesTemps.net*.
- Holston, J. (2008). La ciudad modernista y la muerte de la calle. *Antípoda*, (7), 257-292.
- Hurtado, D. (2016). *Manual de diseño de calles activas y caminables*. Quito: Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central del Ecuador.
- Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing.

- Lockton, D., Harrison, D. y Stanton, N. (2009). Choice architecture and design with intent. *NDM9, 9th Bi-Annual International Conference on Naturalistic Decision Making (Doctoral Consortium Proceedings)*. London, 23-26 June 2009. Londres: The British Computer Societ.
- Lofti, S., y Koohsari, J. (2009). Analyzing Accessibility Dimension of urban quality of life: where urban designers face duality between subjective and objective reading of place. *Social Indicators Research* 94, (3), 417-435.
- López, S. (2008). Hacia una subjetivación de las investigaciones urbanas. Bases para la creación de una plataforma metodológica transdisciplinar analítica de diagnosis del ambiente urbano. *Gazeta de antropología* 24(1), 1-8.
- Lynch, K. (1981). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Machín, H. y Ghidini, R. (2013). Buenas condiciones para el peatón. Recogida de información técnica. *Revista dos Transportes Públicos - ANTP*, (134), 81-102.
- Moudon, A. V., Lee, C., Cheadle, A., Garvin, C., Johnson, D., Schimd, T., Weathers, R. y Lin, L. (2006). Operational definitions of walkable neighborhood: theoretical and empirical insights. *Journal of Physical Activity and Health* 3(1), 99-117.
- Owen, N., Humpel, N., Leslie, E., Bauman, A. y Sallis, J. (2004). Understanding environmental influences on walking. Review and research agenda. *American Journal of Preventive Medicine* 27(1), 67-76.
- Paul, T. (2011). Space, gender and fear of crime: some explorations from Kolkata. *Gender, Technology and Development* 15(3), 411-435.
- Pozueta, J., Lamíquiz, F. y Porto, M. (2009). *La ciudad paseable: recomendaciones para la consideración de los peatones en el planeamiento, el diseño urbano y la arquitectura*. Madrid: CEDEX, Ministerio de Fomento.
- Purcell, M. (2013). A new land: Deleuze and Guattari and planning. *Planning Theory and Practice* 14 (1), 20-38.
- Silveira, H. (2006). Barcelona y el fomento de la convivencia a través de la represión del espacio público. En *Emergencias urbanas*, de Bergalli. R. e Rivera, I. 239-260. Barcelona: Anthropos.
- Spinoza, B. (2000). *Ética*. Buenos Aires: Errepar.
- Van der Aalst, W. (2014). Desire lines in big data. En *Encyclopedia of Social Network Analysis and Mining*, de Reda Alhajj y Jon Rokne, 351-364.
- Zacharias, J. (2001). Pedestrian behavior pedestrian behavior and perception in urban walking environments. *Journal of Planning Literatur*, 3-18.

# Procesos de urbanización (in) formal y la búsqueda del derecho a la ciudad en las zonas periurbanas de Samborondón · Guayaquil

---

**Alina Alexandra Delgado Bohórquez** |

Universidad de Guayaquil; K.U.Leuven University-Belgium

[alina.delgadob@ug.edu.ec](mailto:alina.delgadob@ug.edu.ec)

[alina.delgadobohorquez@kuleuven.be](mailto:alina.delgadobohorquez@kuleuven.be)

## Resumen

El desarrollo urbano de América Latina en las últimas décadas se ha caracterizado por procesos de ocupación formal e informal del suelo. Guayaquil, la ciudad más populosa y capital económica del Ecuador, no escapa a esta tendencia y ofrece una particular visión sobre las dinámicas de estos procesos. Es una ciudad donde como resultado de la falta de políticas urbanas equitativas y coordinación entre los diferentes niveles de gobierno se ha generado un área de expansión metropolitana que sobrepasa los límites naturales de la ciudad (colinas, ríos y esteros), y ha dado lugar a la conformación de asentamientos (in)formales como Monte Sinaí al noroeste y ciudades satélites, como Durán y Samborondón al norte y noreste. De esta forma, se ha producido un paisaje urbano fragmentado y se han intensificado las inequidades y desigualdades sociales. Esta ponencia presenta el caso de Samborondón y de una de las comunidades rurales de este sector, el recinto San José. En el marco de una propuesta de diseño participativo se plantea la utilización de instrumentos de gestión de suelo a través de un reajuste de terrenos, que pueda servir para beneficio de las comunidades y el financiamiento de infraestructura y vivienda social. Se identificó la capacidad del Gobierno local para implementar políticas y acciones que permitan responder a las aspiraciones de los pobladores en su búsqueda de la ciudadanía y del derecho a una ciudad más justa y equitativa en la que sus necesidades estén plenamente integradas en los planes urbanos territoriales.

### Palabras claves:

Derecho a la ciudad, gestión del suelo, Guayaquil, periferias urbanas, Samborondón.

## Introducción

Los procesos de producción formal e informal del suelo en América Latina son el resultado de un complejo fenómeno multicausal, supone aspectos económicos, sociales, políticos y legales. Guayaquil, la ciudad más poblada del Ecuador, cuenta con 2 654 274 habitantes (INEC, 2011) en un área metropolitana que incluye a los cantones de Durán (235 768 hab.), Samborondón (67 590 hab) y Guayaquil (2 350 915 hab) (INEC, 2011); posee una extensión de 35 000 has., de las cuales aproximadamente el 60% corresponden a asentamientos informales (Sánchez, 2014). Guayaquil funda su economía en el comercio como primer puerto para exportaciones e importaciones de productos agrícolas, que da soporte físico al desarrollo del modelo agroexportador del país, de cacao y banano. Esta situación dio como resultado un proceso de migración masivo al lugar. La ciudad se desarrolló inicialmente en el centro, la población de la clase alta ubicada al frente del malecón se mezcló con la de bajos recursos y trabajadores alojados en los denominados tugurios, y posteriormente al sur, donde se conformaron los primeros asentamientos informales, sobre los esteros, y en las últimas décadas la



ciudad informal se extendió hacia las zonas del norte fuera de los límites urbanos en la zona conocida como Monte Sinaí. Adicionalmente, la ciudad se extendió al otro lado de uno de sus principales cursos de agua, el río Guayas y de sus afluentes, los ríos Daule y el Babahoyo, se crearon las ciudades satélite como Durán y los cantones de Samborondón y Daule, se conformaron espacios periurbanos marcados por una alta heterogeneidad como resultado de los agentes económicos y los procesos sociales y espaciales (Ávila, 2009) que configuran el territorio. En este contexto, los temas sobre derecho a la ciudad y diseño participativo toman relevancia en lo que respecta a la producción de suelo urbano para dotarlo de un carácter más equitativo y de mayor justicia social.

Esta ponencia presenta el caso de Samborondón y de una de las comunidades rurales de este sector, el recinto San José. Se estudian las dinámicas de producción formal-informal del suelo y la utilización del derecho a la ciudad y diseño participativo como marco teórico; en cuanto a la metodología propone el uso de instrumentos de gestión de suelo para beneficio de la comunidad y el financiamiento de infraestructura y vivienda social.

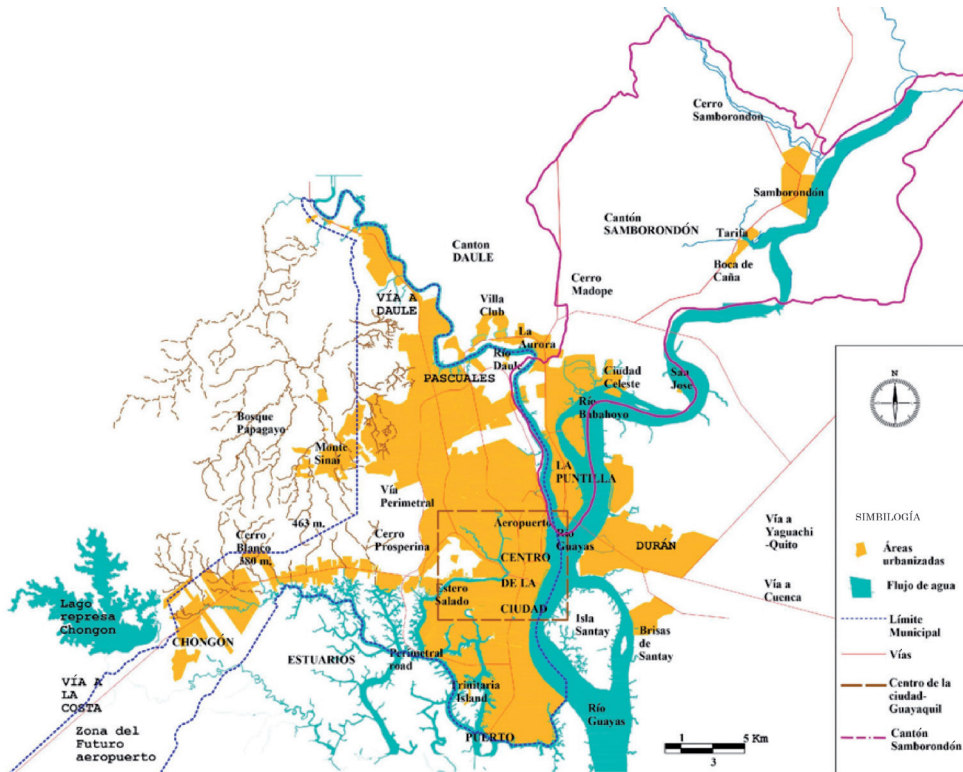


Figura 1: Distrito Metropolitano de Guayaquil-Samborondón

Fuente: Elaborado por autor con base en mapas de la Municipalidad de Guayaquil y Samborondón

### **Breve análisis histórico del desarrollo (in) formal y el derecho urbanístico**

La formulación de la problemática de los procesos formales e informales urbanos y la constitución del derecho a la ciudad parte de un análisis del desarrollo normativo urbanístico y de propiedad de la tierra. En el Ecuador los primeros indicios de un cambio en el régimen absolutista y civilista de la propiedad de la tierra heredado de la normativa española no ocurren en el ámbito urbano, sino en el rural, por medio de la ley que regulaba el régimen de comunas campesinas en los años 30 y luego por medio de la reforma agraria en los años 60. Esta última se difundió ampliamente y consistió en un conjunto de medidas y leyes donde se enunciaba por primera vez la función social de la propiedad (Jordan, 2003), con el fin de frenar el acaparamiento de tierras y la depredación ambiental por el uso intensivo de cultivos.

Posteriormente, en 1966 el gobierno dictatorial de la época puso en vigencia la Ley de Régimen Municipal (LORM), pero esta presentaba una serie de imprecisiones y vaguedades que dejaban un amplio campo para la interpretación del propietario del predio y el organismo de inspección (Neira, 2014). El que esta ley haya permanecido prácticamente inalterada en un periodo de tiempo en el que la ciudad experimentó un crecimiento de su población de 258 966 en 1950 a 2 226 157 en 2005 (MG, M.M, 2005) y de su trama urbana de 2200 hectáreas en 1962 a 26 974 hectáreas en 2005 (Sánchez, 2014,), permite suponer su ineficacia como instrumento de regulación y control de dicho crecimiento. La consecuencia: el desarrollo y expansión periférica de la ciudad formal-informal, lo rural y urbano se

mezclan, actividades informales coexisten con prácticas agrícolas al mismo tiempo que ciudadelas cerradas de altos ingresos que colindan con zonas marginales pobres.

De esta forma, la conceptualización de lo que se conoce como fenómeno informal refiere una estigmatización que separa a los que están fuera de la esfera formal y divide a la ciudad en dos ámbitos: la ciudad de la administración formal municipal y la ciudad autoconstruida por sus habitantes (Gilbert, 2007; Roy, 2005; Varley, 2013). De este modo, los asentamientos informales, en vez de ser experiencias que podrían dar lugar a políticas más acordes con las necesidades y preferencias de la población para aprender de ellas (Hardoy y Satterthwaite 1989; Lombard, 2014), terminan marginadas y separadas (Maldonado, 2015; Matos Mar, 1977; Turner, 1968).

En este contexto socio-espacial urbano, el derecho a la ciudad se reivindica como un derecho fundamental del ser humano (Costes, 2011) que implica la motivación de la sociedad para crear la ciudad como parte de una misión común y colectiva. El carácter colectivo de la función social de la propiedad y los derechos colectivos que esta conlleva se fundamentan en las propuestas políticas y epistemológicas de Lefebvre (1970) (Gasic, Narváez y Quiroz, 2015) según la cual este derecho da paso a la apropiación colectiva en términos de uso y disfrute de los espacios públicos por la ciudadanía en general, y la participación en el proceso de toma de decisiones en la producción social del espacio (Harvey, 2013). Con respecto al contexto ecuatoriano, el ejercicio del derecho a la ciudad rebasa la visión tradicional del Código

Civil ecuatoriano, que data del año 1861, y de otros conceptos clásicos de propiedad y acceso al suelo y está expresada en la Constitución de septiembre del 2008, enmarcada en los principios del Buen Vivir (*sumak kawsay*, en quichua). Así, según el artículo 31 de la Constitución del Ecuador, se establece que “las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural”. Este derecho se reafirma en la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS), aprobado por la Asamblea Nacional en julio de 2016, artículo 6, capítulo II, como principio rector y orientador del ordenamiento territorial.

Ecuador, como la mayoría de países latinoamericanos, se caracteriza por enormes desigualdades sociales, especialmente en el acceso a vivienda e infraestructura básica, aun cuando ha existido un mejoramiento en los últimos años. En este sentido, resulta clave la adopción de estrategias público-privadas o de estado-población capaces de superar el paradigma excluyente de valoración y acceso al suelo. Henry George, economista de fines del siglo pasado, ya promulgó la creación de un impuesto para redistribuir los incrementos de valor de la tierra a la comunidad (Furtado y Acosta, 2012). La recuperación de plusvalías enmarcada en una gestión territorial, definida en un plan específico de ordenamiento (Smolka, 2013), se presenta como una alternativa para el financiamiento del desarrollo urbano y vivienda social. Por tanto, se plantea la utilización y aplicación de instrumentos de gestión del suelo con un

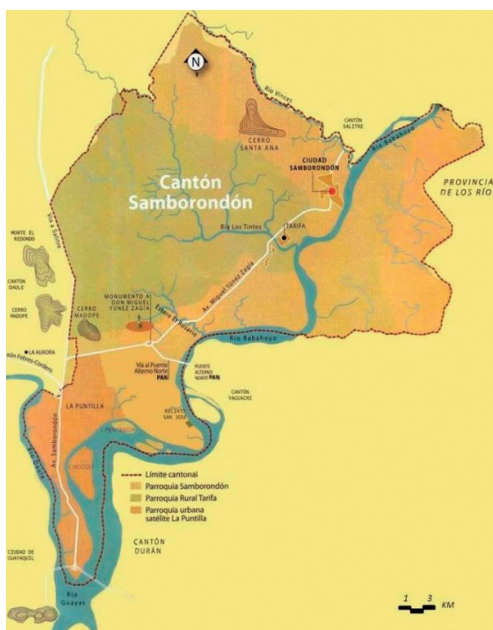
sentido de justicia social, de tal forma que el aumento de los valores de la tierra como consecuencia del desarrollo no signifique el desplazamiento de las poblaciones autóctonas y genere el fenómeno conocido como *gentrificación* (Lees, Slater y Wylie, 2007).

### **Samborondón y su desarrollo rural-urbano**

El cantón Samborondón forma parte de la provincia del Guayas, tiene una superficie de 252 km<sup>2</sup>, limita con los cantones Salitre, Daule, Guayaquil y Yaguachi; es parte de la zona de planificación No. 8 del INEC. Actualmente, conforme los datos del Municipio de Samborondón, cuenta con una población de 100 000 habitantes, lo que significa un crecimiento poblacional del 500% a partir de 1950 (16 500 hab.), (Armijo, 2013) población que, según los cálculos, se habrá triplicado en el año 2030 (Vistazo, 2013). Consta de una parroquia urbana (La Puntilla) y una rural (Tarifa), y de 120 recintos en los cuales la provisión de servicios básicos es todavía deficiente o inexistente. La Puntilla es el área de residencia de gran parte de la élite guayaquileña que emigró a esta zona con el fin de alejarse de los “peligros” de la ciudad, estar en un sector de mayor plusvalía y en contacto con la naturaleza, idea con la que surgieron las urbanizaciones cerradas de esta zona.

Antes de 1955, Samborondón fue una parroquia rural del cantón Guayaquil, y a partir de esa fecha se le otorgó la categoría de cantón. Su cabecera parroquial tenía en ese entonces 5000 habitantes (López, 1997). Zona predominantemente agrícola y ganadera,

con terrenos bajos destinados en gran parte al cultivo del arroz (Municipio Samborondón, 2017). La reforma agraria aplicada en el sector le permitió la adjudicación de un 28,9% de tierras de un total de 31 000 hectáreas a favor de adjudicatarios, sin embargo, en los años siguientes fue decreciendo y dio lugar a pequeñas áreas que crearon minifundios (López, 1997). En 1986, un estudio de la DINAC determinó que el 22,87% de la población rural era propietaria de sus tierras y el 77,13% restante correspondía a trabajadores asalariados.



**Figura 2:** Cantón Samborondón  
**Fuente:** Adaptado del mapa de la Ilustre Municipalidad de Samborondón

La construcción del puente de la Unidad Nacional (1968-70) y la carretera de la Puntilla-Samborondón (1985-1991) fueron las obras viales que le dieron mayor impulso al desarrollo urbano de la zona de la Puntilla, Samborondón y Durán, que entraron a formar parte de la vía Perimetral de Guayaquil (1980-87). Antes de que terminara la construcción del puente de la Unidad Nacional ya se proyectaba la urbanización La Puntilla (1969) en terrenos de lo que fue la hacienda ganadera Tornero de Luis Gómez Icaza, en un área de 39 has con 215 lotes destinados para la clase media alta. La intervención en la zona de la Puntilla no fue fiscalizada por el gobierno local, que en ese tiempo no tenía fortalecida su capacidad de gestión ni reglamentos para normar una zona urbano-rural, es decir, los procesos de construcción de urbanizaciones en esa época se basaron en normas o reglamentos establecidos mayormente por las propias inmobiliarias (Armijo, 2013). En esos años (1969), Guayaquil mantenía su patrón de crecimiento hacia la periferia y el valor del suelo en el sector de la Puntilla era más bajo que en las ciudadelas del norte como Miraflores, Urdesa o los Ceibos, por lo que los terrenos se comercializaron rápidamente; así, mientras en la Puntilla el metro cuadrado costaba unos 900 sucres, en lugares como Miraflores el valor ascendía a 2400 (El Universo, 2011).

Posteriormente, se construyó Entre Ríos, también en terrenos de la hacienda Tornero (1971), a un lado del Daule en un área de 244 has, y la urbanización Los Lagos, destinada para los mayores estratos sociales, con terrenos de 1200 m<sup>2</sup> que antes de 1980 costaban 1000 sucres el metro

y que en la actualidad tienen valores de \$ 200-250/m<sup>2</sup>. Este valor contrasta con los valores del suelo en las zonas rurales, como por ejemplo el recinto San José, donde cuesta \$ 30/ m<sup>2</sup> (Municipio de Samborondón, 2012). Seguidamente, otras urbanizaciones cerradas destinadas también para los estratos altos como Aquamarina, Río Grande, Las Riveras, Isla Sol, La Fontana, Laguna Dorada, La Castellana, El Cortijo, el Buijo. En 1996 existían ya 50 urbanizaciones (Vistazo, 2010). Esta zona se desarrolló gracias al flujo de familias provenientes de zonas de Guayaquil como Urdesa, Kennedy, Centro, Sur que iban al lugar en busca de privacidad, seguridad, exclusividad, normas y ordenanzas menos restrictivas que en la zona de Guayaquil. Actualmente se han construido 142 urbanizaciones según registros de Municipio de Samborondón. A su vez, la provisión de servicios, clubes, instituciones educativas (como el Colegio Menor, cuya pensión supera los \$ 1200 mensuales) y centros comerciales a lo largo de la vía Samborondón incrementó aún más el flujo migratorio de las clases altas (clubes como el Guayaquil Tennis Club, Biblos, el club campo Español, el Hipódromo). En 1995 se inauguró el primer centro comercial de la zona, el Riocentro Shopping Center, posteriormente el Puntilla Mall en 1996 que, incautado por el Estado en 1998, cerró al poco tiempo; posteriormente se sumaron otros centros comerciales como Paseo Comercial Bocca (2003), la Piazza Samborondón (2004), Village Plaza (2010), Plaza Lagos (2010), Plaza Navona (2012), por citar a unos pocos (Armijo, 2013; López, 1997).

De esta forma, el desarrollo urbano, impulsado por iniciativas privadas de desarrollo inmobiliario y no por una visión

integral, se concentra a lo largo del eje vial principal La Puntilla Samborondón, sin vías secundarias que la conecten, lo que ha generado un tráfico vehicular intenso actual, que se prevé aligerar con los proyectos de puentes sobre el río Daule (que la conectarían con Guayaquil) y se planifican también tres pasos peatonales. La red vial secundaria está a cargo de la Prefectura (Gobierno central), y presenta un marcado deterioro en la capa de rodadura de caminos vecinales (Armijo, 2013). Adicionalmente, en el sector rural, donde se concentraba el 30% de sus habitantes en el 2010, solamente el 22,3 % de las viviendas recibía agua de red pública, apenas el 4,9 % contaba con alcantarillado y el 70,6 % incineraba la basura porque carecía del servicio de recolección. Con respecto a la salud, existen tres centros médicos públicos para atender a una población de más de 90 000 habitantes y centros privados como la clínica Kennedy (Expreso, 2017).

### **Propuesta de diseño participativo de lotificación**

Para el desarrollo de la siguiente investigación se llevaron a cabo estudios de sitio, encuestas y se utilizó el diseño participativo para desarrollar un proyecto de reajuste de lotes, como instrumento de gestión de suelo y como metodología que permite conocer las necesidades de la población, su empoderamiento, reforzar sus capacidades de organización y aportar para el planteamiento de soluciones a sus condiciones de vida urbana y habitacional. Al respecto, existen diferentes experiencias de casos exitosos y lecciones por aprender en la utilización del diseño participativo en Estados Unidos, México, Indonesia (Abendroth y Bell,

2016; Bell y Wakeford, 2008) y del reajuste de lotes en Colombia y Japón (Alfonso, 2005; Smolka, 2013) por citar algunas estrategias para el empoderamiento de las comunidades y la reivindicación de su derecho a la ciudad y a una mejor calidad de vida.

El proyecto de diseño participativo de lotificación se efectuó en el recinto San José, que se encuentra ubicado en la parroquia Tarifa del cantón Samborondón; se ingresa por el km 9 de la vía La Puntilla-Samborondón, se pasa por el colegio Alemán Humboldt. A partir de allí 7 km hacia el noreste, en los márgenes del río Babahoyo, entre los  $2^{\circ} 04' 30''$  y  $2^{\circ} 05' 6''$  de latitud Norte-Sur; y  $79^{\circ}48' 18''$  y  $79^{\circ}47' 42''$

de longitud este-oeste. Se trata de una comunidad compuesta por 25 familias que se dedican a la agricultura y pesca. En el lugar se levantó un planímetro de las viviendas existentes y, por medio de encuestas y testimonios, se incorporaron los requerimientos y expectativas de los pobladores sobre el proceso de regulación de la tenencia de sus tierras. Se organizaron talleres participativos para recabar la opinión de pobladores sobre diseños preliminares de la lotificación, en el marco de un proyecto de vinculación con la comunidad realizado por estudiantes de la Universidad Espíritu Santo, conjuntamente con la Municipalidad de Samborondón.



**Figura 3:** Proceso de diseño participativo en recinto San José: pobladores, estudiantes y funcionarios del Municipio de Samborondón

Fuente: Autor

El diseño resultante comprende 38 lotes de  $8 \times 15$  m.; 9 lotes de  $9 \times 16$  para los habitantes más antiguos y 16 de  $7 \times 15$  m.; se consideraron también áreas para equipamientos de salud, un dispensario, un centro comunal, escuela, bodega para equipos de embarcaderos, un malecón, áreas

recreativas y deportivas. A pedido de los pobladores se conservaron los dos embarcaderos de canoas existentes y se preservó la ubicación de la mayoría de las viviendas. De esta forma, solo 4 casas, de común acuerdo con sus dueños, fueron reubicadas ya que se encontraban en una zona de riesgo,

próxima al río Babahoyo. Se obtuvieron 14 lotes nuevos de 8 x 15 (excluyendo los lotes de los 25 pobladores actuales y 4 lotes para equipamientos), y 16 lotes nuevos de 7 x 15,

es decir, un total de 30 lotes nuevos que podrían servir para financiar la infraestructura para la comunidad y crear un fondo para construir viviendas.

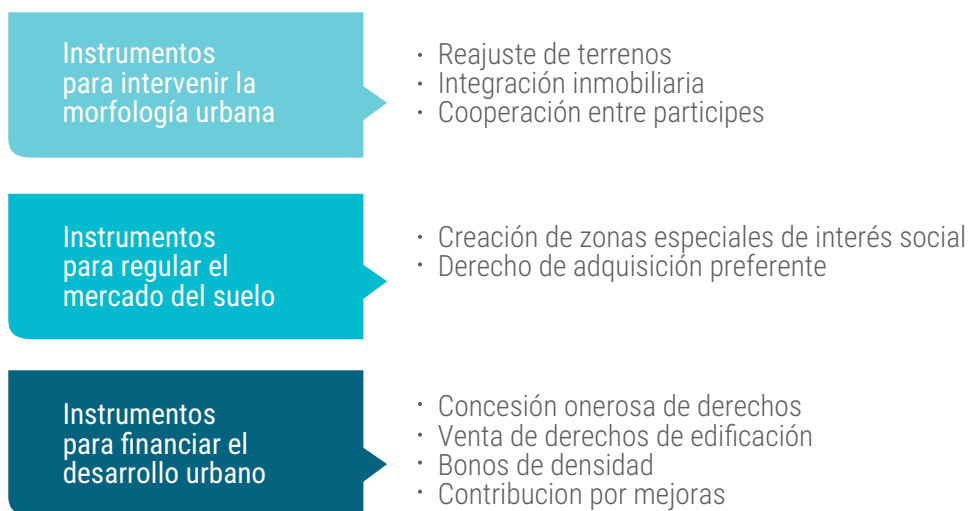


**Figura 4:** Diseño de reajuste de lotes en Recinto San José-Samborondón  
**Fuente:** Taller de diseño participativo UEES, pobladores Recinto San José y  
 Municipalidad de Samborondón

### **Instrumentos de gestión y financiamiento del desarrollo urbano**

En Guayaquil la aplicación de instrumentos para la gestión del suelo es todavía bastante incipiente y se utilizan principalmente instrumentos tributarios, pero sin una norma que canalice su aplicación para vivienda social o desarrollo urbano social prioritario. Uno de los que se ha utilizado es

la Contribución por mejoras (CM) una ayuda para el financiamiento de infraestructura urbana y que se cobra en los impuestos prediales. Importantes proyectos para la zona de conurbación urbana de la ciudad, Guayaquil-Samborondón, como el proyecto del puente sobre el río Daule están financiados de esta forma. En la figura 5 se exponen algunos de los instrumentos aplicados y propuestos para el caso Guayaquil-Samborondón.



**Figura 5:** Instrumentos aplicados y propuestos para la gestión y financiamiento del desarrollo urbano de Guayaquil-Samborondón  
**Fuente:** Elaborado por el autor con base en LOOTUGS, 2016.

De los instrumentos anteriormente expuestos para el caso de estudio del recinto San José, se aplicó el reajuste de lotes como un instrumento para intervenir en la infraestructura urbana a través del diseño participativo de la lotificación, con el fin de poder conocer las necesidades reales de la población y facilitar el empoderamiento del proyecto. Este instrumento, a su vez, debería ser combinado con otros, como la designación de esta área por parte del gobierno local

como zona especial de interés social (ZEIS) (Alfonsín, 2009; Rolnik y Freire, 2013), de tal forma que el proceso de regularización de la tenencia de sus tierras no conlleve una posible futura gentrificación. Esto último toma en cuenta la ubicación del recinto en la zona de Samborondón, influenciada por un fuerte desarrollo inmobiliario, que puede comprometer la permanencia de sus habitantes ancestrales.

## Resultados y discusión

Actualmente la ciudad de Guayaquil, en su zona de conurbación, abarca territorios como Samborondón, donde las desigualdades sociales y la inequidad en la distribución de los recursos se evidencian en la fragmentación de su territorio. El desarrollo marcado por los promotores inmobiliarios y conjugado con la flexibilización de normas por parte del gobierno local ha desembocado en un paisaje urbano fragmentado y segregado socialmente. Por consiguiente, es vital reforzar y articular los diferentes procesos de planificación considerando



los requerimientos de la población de menores recursos y los diferentes instrumentos de gestión del territorio que se pudieran aplicar para financiar infraestructura y vivienda social.

De igual modo, el derecho a la ciudad impulsado desde la constitución política del Ecuador y las leyes no debe ser visto como una amenaza para la autonomía de los gobiernos municipales, sino como un principio integrador que asegura un desarrollo más equitativo. Adicionalmente, es necesario promover una visión más integral de planificación del desarrollo urbano para la zona de conurbación de la ciudad de Guayaquil, y dentro de esta en Samborondón, por medio de la creación de un Distrito Metropolitano de Guayaquil (DMG) no como una propuesta utópica, sino como una alternativa real para ese desarrollo. El Estado se traduce de esta forma en el ente capaz de crear las condiciones necesarias y el desarrollo de políticas que protejan a la población más vulnerable. El control sobre los usos de suelo, regulaciones, normas y permisos se convierte en el mecanismo mediante el cual los gobiernos locales pueden lograr la planificación de una política de desarrollo urbano y de vivienda más justa e incluyente.

Conjuntamente, el derecho a la ciudad planteado mediante el diseño participativo se convierte en uno de los medios más poderosos de las comunidades para desarrollar las capacidades que les permitan plantear soluciones a sus problemas y situaciones particulares. Es, además, una forma para que las comunidades puedan visibilizarse y establecer posibles vinculaciones público-privadas o de Estado-población por medio de las cuales puedan desarrollar a sus comunidades y mejorar su calidad de vida.

### Referencias bibliográficas

- Abendroth, L. y Bell, B. (2016). *Public Interest Design Practice Guidebook*. Seed Methodology, Case Studies and Critical Issues. Nueva York: Taylor and Francis.
- Alfonsín, B. (2009). *Regularización de la tenencia de la tierra en América Latina: cuestiones clave para la agenda de la región*. Gestión de los mercados de suelo urbano en América Latina. Documento de trabajo. Lincoln Institute of Land Policy.
- Alfonso, A. (2005). Reajuste de derechos de propiedad del suelo urbano en ciudades del Japón y de Colombia. *Revista Desafíos*. Bogotá: Universidad del Rosario.
- Armijo, T. (2013). *Transformaciones socio-territoriales en la parroquia urbana satélite La Puntilla*. Tesis de Maestría. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Facultad de Arquitectura. Chile: Universidad Católica de Chile.
- Ávila, H. (2009). *Periurbanización y espacios rurales en la periferia de las ciudades*. Estudios Agrarios. México: Procuraduría Agraria.
- Bell, B. y Wakeford, K. (2008). *Design as Activism*. D.P.A. Art Publishers, Inc. New York.
- Costes, L. (2011). Del derecho a la ciudad de Henri Lefebvre a la universalidad de la urbanización moderna. *Urban*, NS02, 1-12.
- Expreso (2017). *Samborondón redujo las desigualdades*. Recuperado el 25 de septiembre 2017.

- Furtado, F. y Acosta, C. (2012). *Recuperación de plusvalías urbanas en Brasil, Colombia y otros países de América Latina: legislación, instrumentos e implementación*. Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy.
- Gasic I., Narváez A. y Quiroz, R. (2015). *Reapropiaciones de Henri Lefebvre: crítica, espacio y sociedad urbana*. Santiago: Editorial Triángulo.
- Gilbert, A. (2007). The return of the slum: does language matter? *International Journal of Urban and Regional Research*, 31(4), 697-713.
- Hardoy, J. y Satterthwaite, D. (1989). *Squatter citizen*. London: Eartscan.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akala.
- INEC. (2011). *Censo Nacional de Población*. Quito: INEC.
- Jordan, F. (2003). Reforma Agraria en el Ecuador. En CLACSO, *Proceso Agrario en Bolivia y América Latina*, pp. 285-316. CLACSO.
- Lees, L., Slater T. y Wyly, E. (2007). *Gentrificación, ¿positiva o negativa?* New York: Routledge.
- Lefebvre, H. (1970). *La revolución urbana*. Madrid. Alianza Editorial.
- Lombard, M. (2014). Constructing ordinary places: Place-making in urban informal settlements in México. *Progress in Planning* (94), 1-53.
- López, C. (1997). *Samborondón, ayer y hoy*. Samborondón-Guayaquil: Grafimpac S.A.
- Maldonado, F. (2015). Las barriadas de Lima como estímulo a la reflexión urbana sobre la vivienda. Revisitando a Turner y de Soto. Universidad Tecnológica de Delft. *Revista de Estudios sobre Vivienda (WASI)*, 2 (3), 1-19.
- Matos Mar, J. (1977). *Las barriadas de Lima: 1957*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Municipio de Samborondón (2011). *Historia de Samborondón*. Recuperado de <http://www.samborondon.gob.ec/samborondon/historia/>
- Municipio de Samborondón (2012). Tabla de valores de suelo en el cantón Samborondón. Guayaquil: Departamento de Catastro.
- Neira, J. (2014). *La ineficacia del COOTAD y de la Ley derogada por aquella en materia de Regulación y Control del Mercado Inmobiliario*. Guayaquil: Universidad Católica.
- Rolnik, R. y Freire, P. (2013). *Zonas Especiales de Interés Social (ZEIS) en Ciudades Brasileñas*. Trayectoria reciente de implementación de un instrumento de política de suelo. Documento de Trabajo. Lincoln Institute of Land Policy.
- Roy, A. (2005). Urban informality: toward an epistemology of planning. *Journal of the American Planning Association*, 71(2), 147-158.
- Sánchez, B. (2014). *Mercado de suelo informal y políticas de hábitat urbano en la ciudad de Guayaquil*. Quito: FLACSO.
- Smolka, M. (2013). *Implementing Value Capture in Latin America: Policies and Tools for Urban Development*. Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy.
- Turner, J. (1968). The squatter settlement: an architecture that works. *Architectural Design* (38), 355-360
- Universo (2005). *Nació del arroz y el ganado*. Recuperado el 22 de junio 2012.
- Varley, A. (2013). Postcolonialising Informality? *Environment & Planning D*, 31(1), 4-22.
- Vistazo (2010, 5 de agosto). *Del polvo al concreto*.

# La ampliación territorial de la ciudad y los servicios básicos: caso ciudad de Machala

---

**Galo Mendoza Torres** |  
Universidad Técnica de Machala  
galin1962@gmail.com

## Resumen

La ampliación territorial de Machala se configuró en torno a la producción primaria agroexportadora, lo que motivó el apareamiento de barrios suburbanos en terrenos no urbanizables ocupados en forma de "invasión" por familias de escasos recursos. La investigación determina hacia dónde ha crecido la ciudad y la realidad social que la ampliación territorial ocasionó, producto de la deficiencia y, en algunos casos, inexistencia de servicios básicos en los sectores invadidos. El diseño de investigación fue transversal correlacional en razón de que las causas y efectos del problema ya ocurrieron y se manifestaron en el entorno local; se describe, explica y prioriza el análisis e interpretación de estadísticas oficiales y de investigación empírica. En los últimos 67 años, Machala creció poblacional y territorialmente, pero también con necesidades de infraestructura básica, existen barrios surgidos hace más de 40 años que carecen de servicios básicos y urbanizaciones y complejos habitacionales privados surgidos hace menos de 10 años en donde los servicios básicos cubren las necesidades de los residentes.

### Palabras claves:

Ampliación territorial, barrios, ciudad, Machala, servicios básicos.

## Introducción

Machala surgió en el contexto del desarrollo nacional como una de las ciudades intermedias de mayor crecimiento urbano producto de migraciones campo ciudad habidas a partir del "boom" bananero (1950), y de la actividad camaronera para la exportación (1970), por lo que el crecimiento económico productivo condicionó la relación de la ciudad con su entorno, y provocó el crecimiento poblacional y la proliferación de suburbios con limitado acceso a servicios básicos para el buen vivir. Actualmente la ciudad cuenta con 242 barrios suburbanos de los cuales han sido regenerados aproximadamente el 45% por la anterior y la actual administración municipal.

La investigación caracteriza la realidad de la ampliación territorial y barrial que ha tenido la ciudad entre 1950 y 2017, resalta la problemática de servicios básicos que afronta la población, a pesar del desarrollo productivo, empresarial, comercial y de regeneración urbana de los últimos años que sitúan a esta ciudad como una de las más atractivas para la inversión nacional.

## Resultados

### El crecimiento urbano de Machala

Machala, al igual que la mayoría de las ciudades latinoamericanas, se configuró en torno a una plaza central y una iglesia, a partir de lo cual se amplió urbanísticamente. Con el correr de los años, este proceso de urbanización se fortaleció gracias a la producción de banano y camarón para la exportación (1950 y 1970 respectivamente), situaciones que atrajeron a la población rural externa y el apareamiento de barrios suburbanos; a la ampliación suburbana se unió el apareamiento de lotizaciones y urbanizaciones privadas que ofertaban planes de vivienda en terrenos con todos los servicios

básicos, pero a precios exorbitantes, poco accesibles para las familias migrantes.

Según Virgilio Mendoza (1946), “La historia da a conocer que la primera fundación de Machala se hizo en el lugar denominado Los Cerritos, hacia el oeste. La segunda al sur, en el punto llamado Pozo del Piao, y la tercera fundación definitiva en lo que hoy es propiamente Machala, este sitio llevaba el nombre de Los Catamayos” (p. 4). Antes de 1950, la ciudad estaba constituida por lo que hoy es el casco urbano, sector denominado en ese tiempo Barrio Central, estaba ubicado en las calles 9 de Octubre, 9 de Mayo y Rocafuerte donde la población desarrolló sus actividades cotidianas (figura 1).



Figura 1: Ampliación territorial de la ciudad de Machala antes de 1950

Fuente: GAD municipal de Machala

### La ampliación territorial entre 1950 y 1960

En este periodo se construyeron cuatro barrios ubicados en las actuales parroquias Jambelí, Puerto Bolívar y La Providencia. La ciudad empezó a crecer de manera dispersa hacia el norte y oeste, en 1954 surgieron los barrios Las Tolas, San Jacinto en Machala, Chilla (Puerto Bolívar) y en 1960 El Pechiche, fundado al norte de la ciudad (figura 2).

En esta década los servicios básicos ya eran insuficientes para los 7549 habitantes; la mayor parte de las calles eran de

tierra y solo las avenidas centrales estaban pavimentadas. En 1950 el alcalde Luis Ángel León Román solicitó al Servicio Corporativo Interamericano de Salud Pública que estudiara la calidad del agua que llegaba a Machala, estudio que demostró que el agua no era apta para el consumo humano (Armijos, 2010). Galo Salcedo (1992) informó que en 1950 se empezó a construir las redes de distribución de agua potable para los hogares, los técnicos recomendaron que se distribuya agua por gravedad, por lo que se construyó un tanque elevado en el sector La Lucha, al este de la ciudad.

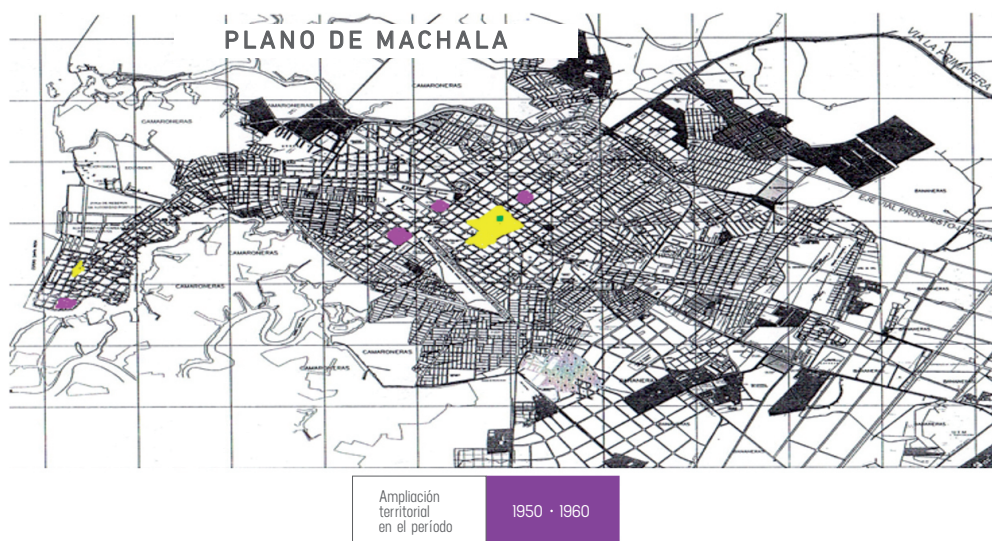


Figura 2: La ciudad de Machala entre 1950 y 1960

Fuente: GAD municipal de Machala

### La ampliación territorial entre 1961 y 1970

En esta década se consolidó la actividad agroexportadora, aumentó la población y surgieron nuevos barrios; Machala creció

hacia el sector noroeste con 10 barrios y también se extendió hacia el Puerto Bolívar (8 barrios), La Providencia (4 barrios) y Jambelí (2 barrios). Además de la ampliación suburbana,

el centro de la ciudad continuó desarrollándose como zona residencial a lo largo de las avenidas 9 de Octubre y Rocafuerte (figura 3).

Respecto a los servicios básicos, la historia indica que en 1966 se instaló en Machala una planta térmica que dotó de energía eléctrica a las viviendas, instituciones

públicas y privadas del casco urbano, pero el naciente suburbio se quedó sin este elemental servicio. El sistema de agua potable, alcantarillado sanitario y de aguas lluvias era insuficiente y solo cubría los sectores céntricos de la ciudad, los barrios suburbanos nuevamente quedaron al margen de este servicio.

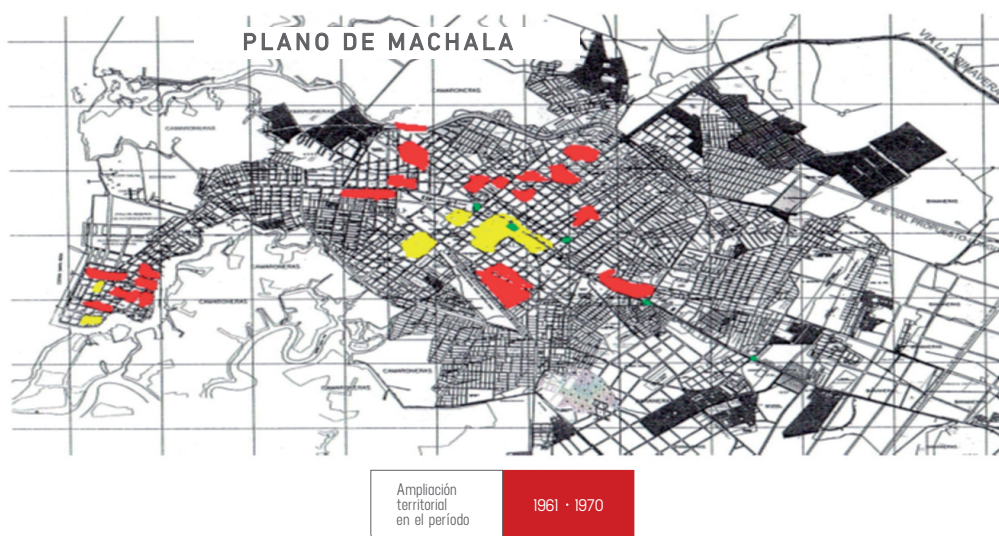


Figura 3: La ciudad de Machala entre 1961 y 1970

Fuente: GAD municipal de Machala

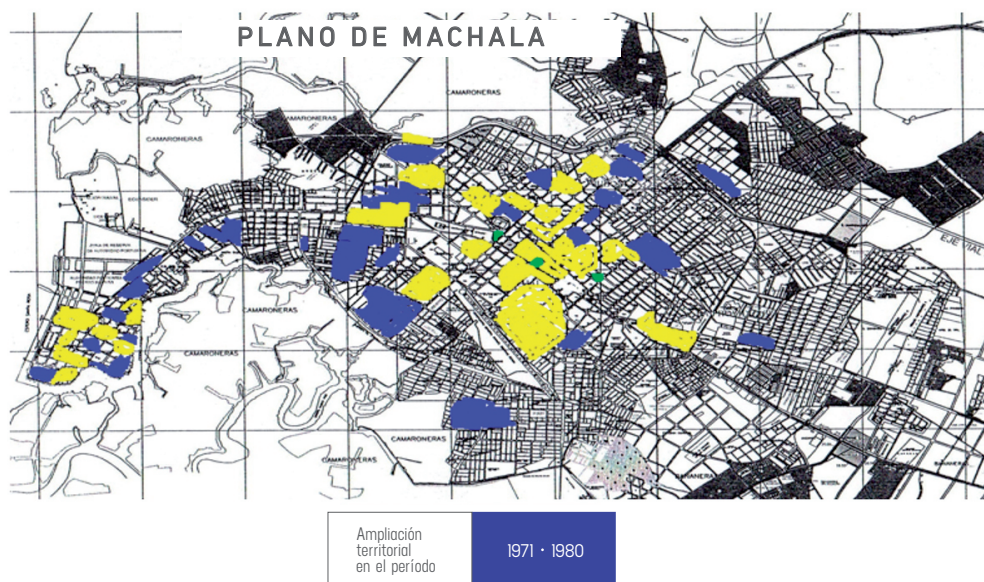
### La ampliación territorial entre 1971 y 1980

En esta década, Machala dinamizó su economía en razón de la construcción de camaroneras en zonas de manglares ubicadas en la periferia noroeste y suroeste de la ciudad; esto contribuyó al desarrollo comercial, empresarial y financiero que atrajo nuevos flujos migratorios que contribuyeron al surgimiento de nuevos asentamientos humanos en la periferia local.

Durante este periodo la ciudad creció hacia los cuatro puntos cardinales incluyendo Puerto Bolívar, la mayor cantidad de barrios se ubicó en el sector norte en donde surgieron 15 asentamientos humanos; Puerto Bolívar incrementó su crecimiento suburbano con el apareamiento de 9 barrios, al igual que el sector suroeste de Machala (actual parroquia Jambelí) en donde aparecieron 8 barrios más que vinieron a estructurar de manera definitiva un crecimiento

irregular de la ciudad porque no se aplicaba la planificación urbana municipal, la situación demandaba la dotación de servicios como agua potable y alcantarillado, pero no llegó a cubrirse esta necesidad. La forma de asentamiento durante este periodo fue la "invasión" de terrenos vacíos (hacia el norte y sur) y de manglares y salitrales (al suroeste de Machala, y Puerto Bolívar) (figura 4).

En este periodo se ejecutó el relleno hidráulico en Machala y Puerto Bolívar (1979), concretamente en la alcaldía de Errol Cartwright, "enterrándose para siempre los viejos puentes de madera, que son hazaña y leyenda de los porteños" (Ayala, 2015, p.41) Además, se amplió el sistema de agua potable, asfaltado y pavimentación de calles céntricas.



**Figura 4:** La ciudad de Machala entre 1971 y 1980  
Fuente: GAD municipal de Machala

### La ampliación territorial entre 1981 y 1990

De esta década datan 57 barrios distribuidos en el sector norte 9, hacia el este 12, al sur 19, al suroeste 4, y en Puerto Bolívar 13, lo que evidenció el crecimiento de la ciudad hacia el sector sur en la actual parroquia Nueve de Mayo. Al igual que la década

anterior, la "invasión" de terrenos constituyó la principal forma de asentamiento (figura 5). La mayor parte de los sectores invadidos carecían de servicios básicos al inicio, por lo que las primeras acciones de los dirigentes y pobladores fue organizarse en comités pro-mejoras y presionar a la autoridad municipal



para la dotación de agua, alcantarillado y relleno.

En este periodo, la realidad social de la población suburbana no varió con respecto a décadas anteriores; en el *Plan de Manejo de la ZEM Machala-Puerto Bolívar-Jambelí* se indicaba lo siguiente con respecto al agua potable:

En 1987 (...) la cobertura llega a un 50% de la población. Se han detectado problemas en la calidad del agua. El abastecimiento

es intermitente. No existe un sistema de catastro de redes... El volumen de almacenamiento es insuficiente. La operación del sistema es deficiente (PMRC, 1993 p.20).

Lo expuesto evidencia una vez más la mala calidad y reducida cobertura de servicios básicos en una ciudad que había aumentado su tamaño, con lo que excedió la capacidad de la administración central de proporcionar las demandas adecuadamente.

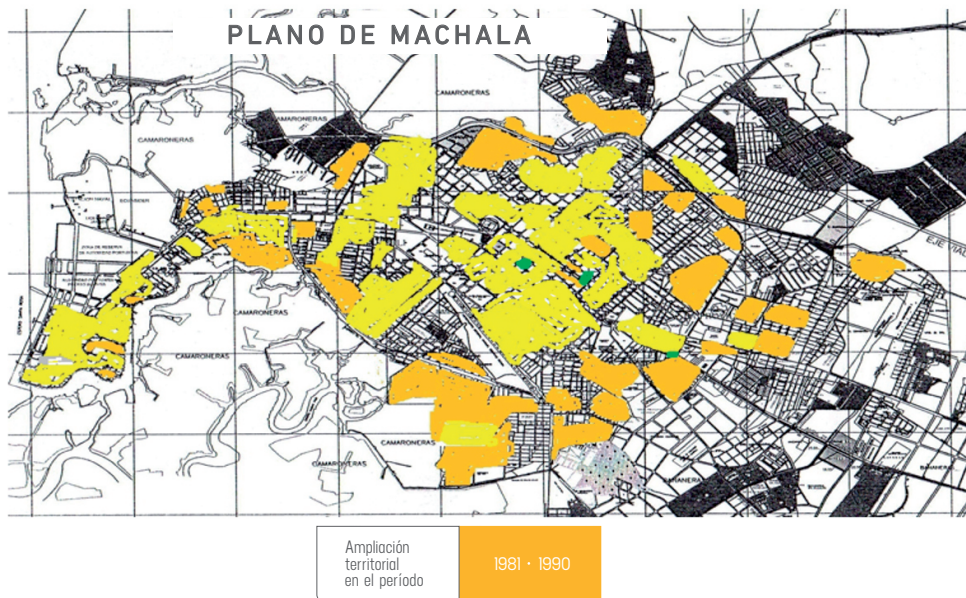


Figura 5: La ciudad de Machala entre 1981 y 1990

Fuente: GAD municipal de Machala

### La ampliación territorial entre 1991 y 2000

La ciudad siguió expandiéndose hacia los cuatro puntos cardinales y Puerto Bolívar, por lo que creció masivamente hacia el este con el surgimiento de 17 barrios; en el norte se organizaron 11 barrios, al sur 4, al noroeste 3, al noreste 2 y al suroeste un barrio. En este periodo, debido al surgimiento de 4 asentamientos en la vía Machala-Puerto Bolívar, se produjo, como evidencia el gráfico 6, la unión de dos centros urbanos. En el periodo continuaron las demandas poblacionales para la dotación de servicios básicos como agua potable, alcantarillado y energía eléctrica; por ello, como explica Valverde (2009), en Machala:

Los servicios de infraestructura básica son insuficientes... el 70% de las calles no tienen pavimentación, carecen de relleno y en igual proporción carecen de agua llevada por redes sin que se garantice la pureza de esta; cosa similar ocurre con los servicios del sistema de alcantarillado sanitario, luz eléctrica, servicios telefónicos, equipamiento comunitario, etc. En general se estructura un contexto de caos urbano generando una realidad de segregación socio-habitacional (p. 5).

Lo expuesto demuestra que, a pesar del auge productivo y económico alcanzado por la ciudad, ni las autoridades ni los sectores productivos fueron capaces de revertir en obras los ingresos económicos usufructuados a esta tierra, por lo que la ciudad registró en estos años un déficit alarmante de servicios básicos, como se indica en el *Plan de Manejo de la ZEM Machala – Puerto Bolívar-Jambelí* de 1993:

El actual sistema de agua potable que sirve a Machala y Puerto Bolívar no cumple con los requerimientos necesarios en calidad y cantidad... las coberturas de los servicios sanitarios son bastantes bajas. El sistema de alcantarillado de la ciudad de Machala cubre apenas un 20% del área total. Las descargas sin previo tratamiento son vertidas a los esteros circundantes (p. 19).

Respecto a la recolección y disposición final de basura, el mismo documento del PMRC sostiene que:

La recolección y disposición final de desechos sólidos la ejecuta el Departamento de Servicios Públicos de la Municipalidad de Machala. El servicio es deficitario, apenas existen siete recolectores, de los cuales operan de forma simultánea solo tres. Con la infraestructura anotada se ofrece servicio a Machala, Puerto Bolívar y El Cambio. Algunos barrios marginales son atendidos mediante la contratación de volquetas y retroexcavadoras. Es común observar en barrios periféricos montículos de basura. Por su parte, los habitantes de las áreas que rodean los esteros vierten sus desechos sólidos a los cuerpos de agua. La disposición final se la hace en un botadero ubicado cerca del barrio Rayito de Luz en terrenos de propiedad privada, de los cuales se extrae tierra para la venta y los huecos son rellenos con basura. El sitio del botadero ha sido cambiado por tres ocasiones en los últimos 30 años (p.21).

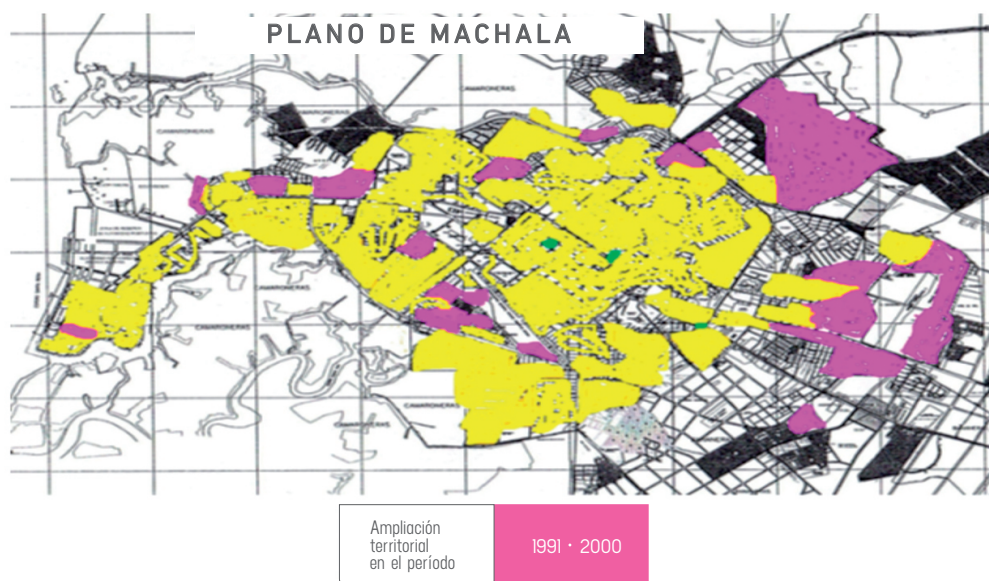


Figura 6: La ciudad de Machala en la década 1991 - 2000

Fuente: GAD municipal de Machala

### La ampliación territorial entre el 2001 y 2010

El apareamiento de nuevos asentamientos humanos continuó hacia el sur, este, norte, y noroeste: los predios particulares se lotizaron y las familias carentes de terrenos adquirieron solares, de este modo se estructuró el denominado barrio Las Katias en el 2002. En esta década también comenzó a poblarse hacia el sureste de Machala sectores rurales como la Vía a Balosa, con el surgimiento de las urbanizaciones privadas El Sol, Portal de Barú, y el sector de la Vía a Pajonal con la ciudadela Las Mercedes; esto ocurría debido al encarecimiento del suelo urbano

que motivó a propietarios de tierras rurales cercanas a Machala a lotizarlas y venderlas a bajo costo, situación aprovechada por familias migrantes y nativas de la ciudad para adquirir solares para construir su vivienda propia.

La ciudad creció también hacia el este, lo demuestran 5 barrios y 3 urbanizaciones privadas (Las Crucitas, San Patricio y Ciudad Verde); hacia el norte se organizaron 4 barrios, al noroeste 3, y hacia el sur 5 (figura 7). Para esta época, según María Fernanda Soliz (2009), existía un problema con la recolección de la basura:

En Machala el nivel freático oscila entre 0,90 m y 1,20 m por lo que la disposición de basurales sin manejo técnico de lixiviados conlleva un alto riesgo de contaminación de las aguas subterráneas... los basurales reciben todos los desechos derivados de la actividad productiva: plásticos y envases contaminados con pesticidas de la industria bananera que constituyen un gran riesgo para la salud. El actual basural de Machala, con 8 hectáreas de extensión, lleva 8 años recibiendo 150 toneladas promedio de basura diarias, sin sistema de recolección diferenciada para residuos biopeligrosos ni químicos (p.3).

El servicio de agua potable y alcantarillado estaba privatizado por la empresa TRIPLEORO, preocupada más por cobrar planillas de consumo que por mejorar la calidad del servicio. Entonces hubo movilizaciones populares que reclamaban la baja cobertura, mala calidad del agua y la descarga directa de aguas residuales sin tratamiento en los esteros El Macho, Huaylá y Pilo circundantes a la ciudad.

Es importante resaltar el hecho de que a partir de esta década Machala empezó a expandirse hacia sectores periféricos rurales como el Retiro, vía a Balosa y la vía a Pajonal, en donde no solo se estructuraron asentamientos humanos marginales, sino también urbanizaciones privadas, situación

que poco a poco configuró un nuevo proceso de crecimiento urbano de la ciudad. Así mismo, vale señalar que en este periodo la venta de terrenos rurales fue aprovechada sustancialmente por empresarios inmobiliarios que adquirieron amplias áreas de suelos rurales cercanos a Machala y emprendieron proyectos privados de construcción de complejos habitacionales que, rápida y completamente, fueron dotados de infraestructura urbana de servicios básicos gracias a gestiones emprendidas ante las autoridades del municipio local que, al pertenecer al mismo grupo político de los dueños de las inmobiliarias, facilitaron la dotación de alcantarillado, agua y asfaltado de las vías de acceso.

En este contexto de análisis, resulta vital considerar la coyuntura política que vivió Machala a partir del 2005, año en el que llegó a la alcaldía de la ciudad Carlos Falquez Batallas, auspiciado por el partido socialcristiano, dada su condición de miembro activo y máximo dirigente en la provincia de El Oro. A partir de este año hasta la actualidad, la dinastía socialcristiana y principalmente de Falquez, empezó a gobernar el contexto de desarrollo urbano de Machala, dando lugar a que esta ciudad viva, como dice Prada-Trigo (2015): "un nuevo período político caracterizado por la aplicación a pequeña escala de las mismas medidas desarrolladas en Guayaquil una década antes por León Febres Cordero y Jaime Nebot, compañeros de partido de Falquez" (p. 94).

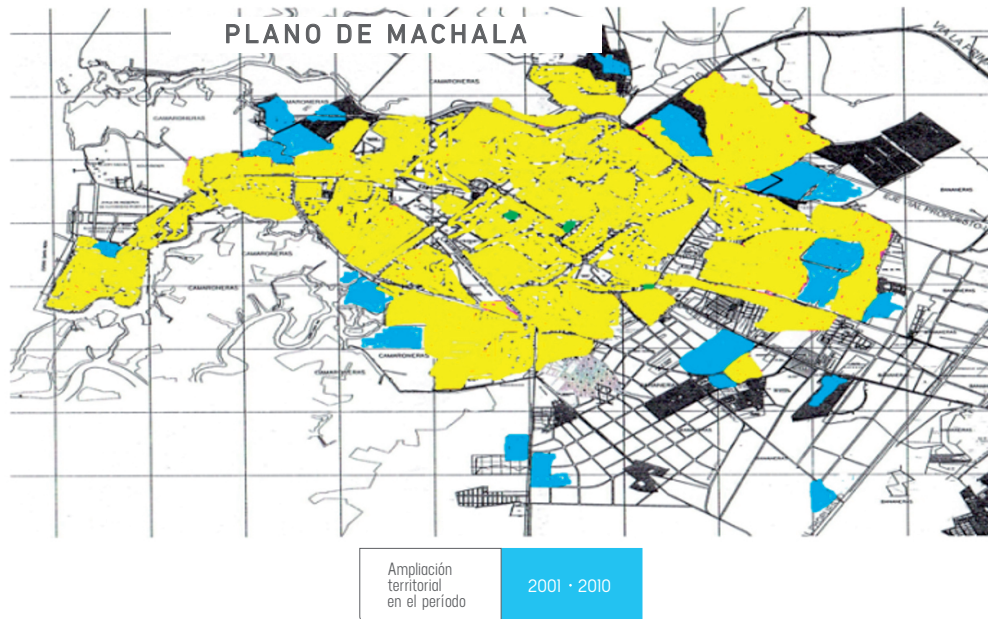


Figura 7: La ciudad de Machala en la década 2001 - 2010

Fuente: GAD municipal de Machala

### La ampliación territorial entre el 2011 y 2017

Los asentamientos humanos registrados en este periodo son: la Ciudadela privada Santa Inés al este de la ciudad, los barrios San Ramón al sureste, y la Ciudad del Sol, iniciativa privada de la empresa PRNOBIS que entrega la urbanización, su club privado y el rápido avance de otras obras complementarias como Torre del Sol y Profesional Center, obras que daban la impresión de formar una ciudad dentro de otra ciudad. Puerta del Sol Village & Club es un proyecto que asciende a alrededor de 12.1 millones de dólares, la inversión total ascenderá a más de 70 millones de dólares, lo cual, según los directos de las empresas PRNOBIS Y NOBIS, contribuye al desarrollo de modernidad en Machala.

Además, está en construcción la urbanización privada Ciudad Palmera ubicada a la entrada de la ciudad ejecutada por la promotora inmobiliaria COMGROPSA S. A (figura 8).

Sin embargo, como producto de la construcción del nuevo hospital del IESS en el sector Sureste (marzo de 2017), y el avance de los trabajos para la construcción de la Terminal Terrestre en el sector este han empezado a lotizarse varias áreas de terrenos privados, lo que seguramente dará origen a nuevos asentamientos suburbanos y zonas residenciales privadas que configurarán un nuevo escenario social y económico de la ampliación territorial de la ciudad en los próximos años.

Al igual que décadas anteriores, la ciudad sigue careciendo de infraestructura básica para el desarrollo socioeconómico de sus habitantes. De acuerdo con estadísticas publicadas por SENPLADES en julio del 2014, la cobertura de agua por red pública alcanzó al 81.1 % de la población urbana, y el servicio de alcantarillado sanitario cubrió el 74.5 % de la ciudad. El nivel de pobreza

por NBI alcanzó 56.9 %; según la ENEMDU entre diciembre 2012 y 2016, la pobreza se incrementó del 9.5%, al 11.6%, situación que revela el empobrecimiento poblacional no solo por la falta de ingresos económicos y empleo estable, sino también por el déficit de servicios básicos que no cubren la totalidad de los requerimientos en cuanto a dotación y calidad.

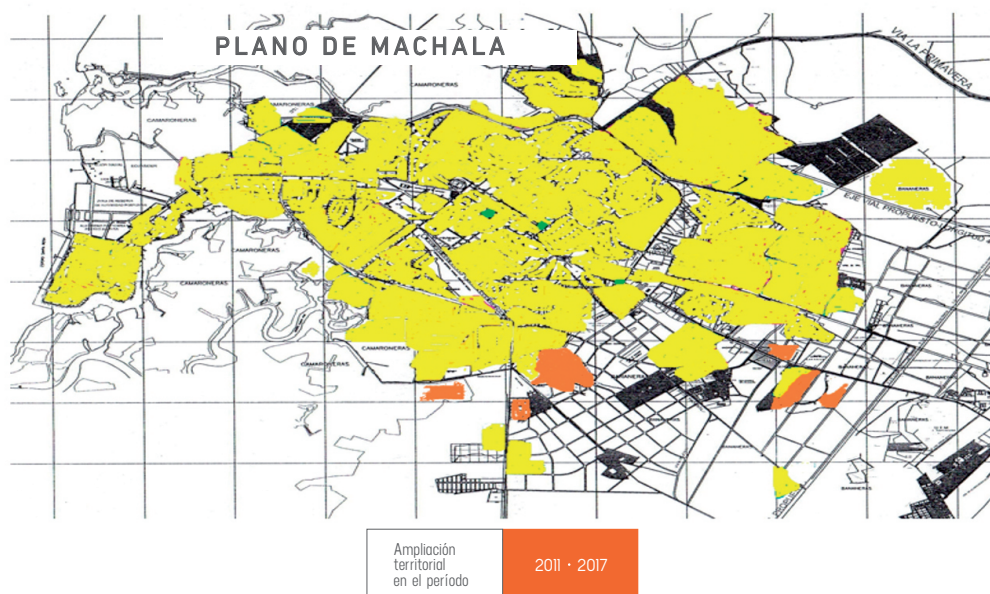


Figura 8: La ciudad de Machala entre el 2011 y 2017

Fuente: GAD municipal de Machala

### Cobertura de servicios básicos en la actualidad según la población

Como indica la información proporcionada por directivos y moradores de los barrios investigados, en Machala el déficit de servicios básicos para la mayor parte de la población sigue siendo deficitario porque,

en pleno siglo XXI, aproximadamente el 23% de los barrios urbanos marginales no cuenta con el servicio de red pública de agua potable; el 41.8% de las familias compran agua purificada para beber, debido a que el agua que sale por los grifos no es lo suficientemente apta para el consumo humano.

Además, en el 25% de los barrios no existe alcantarillado sanitario; solo el 58% de las calles están asfaltadas; en el 82% de los asentamientos no existen parques recreativos o áreas verdes para el esparcimiento familiar de los ciudadanos; en el 57% de los barrios no se han construido canchas deportivas; el 90% de los sectores no cuenta con subcentros de salud; en el 92% de los barrios no existen Unidades de Policía Comunitaria (UPC), finalmente, más de la mitad de los

sectores barriales suburbanos aún no ha llegado a la regeneración urbana. El promedio de familias asentadas inicialmente en los sectores urbanos marginales fue aproximadamente de 41 grupos familiares por barrio, en tanto que en la actualidad el número de familias residentes es alrededor de 246. El porcentaje de dotación de infraestructura física y social por barrios se presenta a la fecha de la siguiente manera:

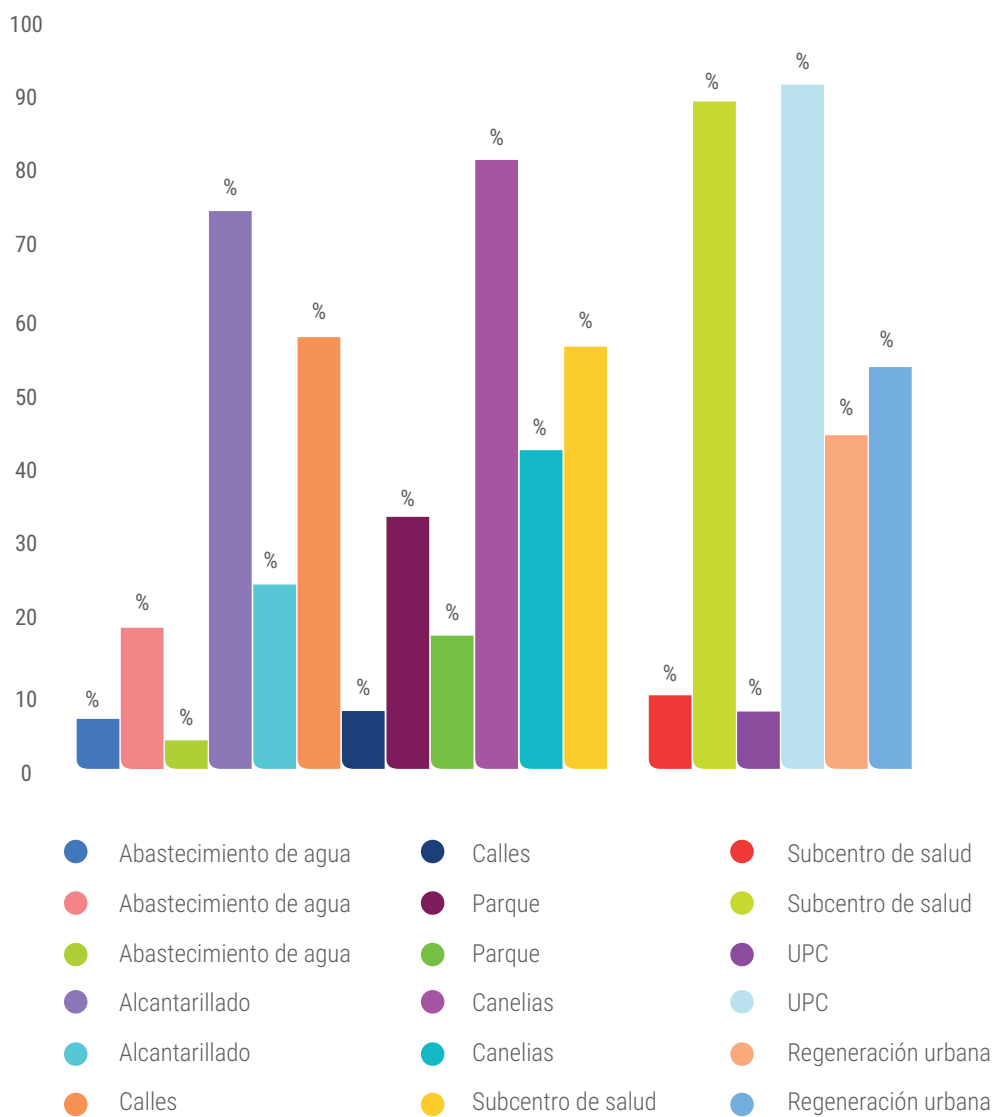
ABASTECIMIENTO DE AGUA			ALCANTARILLADO		CALLES			PARQUE	
Red pública	Tanquero	Otro	Sí	No	Asfaltada	Lastrada	Tierra	Sí	No
7%	19%	4%	75%	25%	58%	8%	34%	18%	82%

CANCHAS		SUBCENTRO DE SALUD		UPC		REGENERACIÓN URBANA	
Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No
43%	57%	10%	90%	8%	92%	45%	54%

**Tabla 1:** Porcentaje de dotación de Infraestructura Física y Social por Barrio / Machala 2016

Fuente: Autor



**Figura 9:** Porcentaje de dotación de Infraestructura Física y Social por Barrio / Machala 2016  
Fuente: Autor



Actualmente el Municipio ha construido un nuevo acueducto para dotar de agua a los sectores suburbanos, el costo de la obra asciende a \$ 11 millones. Los datos de Aguas Machala EP indican que el cambio del acueducto incrementará el caudal en 100 litros por segundo, mejorará la presión, lo que favorecerá a 110 barrios (El Telégrafo, 2017), y confirmará que la ciudad desde 1950 hasta la actualidad continúa teniendo problemas de dotación de agua potable. Con

la finalidad de dimensionar de mejor manera el déficit de servicios e infraestructura básica de Machala en el contexto nacional, se presenta a continuación un cuadro comparativo de cobertura de servicios de alcantarillado y agua potable si como de pobreza por Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) de Machala con otras ciudades intermedias tanto de la costa y sierra del Ecuador, teniendo la siguiente realidad:

CANTÓN	POBLACIÓN	ALCANTARILLADO	AGUA POTABLE	POBREZA POR NBI
Riobamba	246861	71.0%	76.1%	72.4
Machala	270047	74.5%	81.1%	56.9%
Esmeraldas	206298	66.0%	87.7%	57.0%
Loja	243321	74.5%	83.7%	43.6%
Manta	247463	64.1%	78.7%	54.9%
Portoviejo	304227	50.2%	62.7%	65.3%
Santo Domingo	411009	60.8%	48.9%	74.4%
Ambato	360544	70.8%	81.7%	49.5%

**Tabla 2:** Cobertura de Servicios Básicos y Porcentaje de Pobreza por NBI

**Fuente:** INEC (2013), proyección de la población ecuatoriana, por años calendario, por cantones, 2010-2020

Lo expuesto demuestra que las ciudades ecuatorianas que se acercan o sobrepasan en población a Machala presentan casi los mismos niveles de déficit de infraestructura básica (alcantarillado y agua potable) puesto que la cobertura no sobrepasa el 75% de alcantarillado, y en el caso de agua potable, a excepción de Esmeraldas, las ciudades intermedias cubren el 83.7% de las necesidades de la población.

Con respecto al déficit de servicios, de manera específica Machala, con 270 047 habitantes, posee un déficit de 25.5% de población sin alcantarillado sanitario (lo

que representa 68 862 personas), y 18.9% sin agua potable (que representa 51 039 personas), realidad solo comparable con ciudades como Loja (25.5% y 16.3% respectivamente); Riobamba (29.0% y 23.9% respectivamente); Ambato (29.2% y 18.3% respectivamente), aunque esta última ciudad posee mayor población que Machala. Respecto a la pobreza por NBI, Machala con un 56.9% de población en nivel de pobreza se convierte en una de las ciudades en donde más de la mitad de su población es pobre por la falta o mala calidad de los servicios de infraestructura física y social básicos, realidad comparable con Esmeraldas (57.0%) y Manta (54.9%).

## Conclusiones

1. Entre 1950 y el 2016, Machala creció considerablemente como ciudad, en los planos poblacional y físico, en cuanto a lo territorial, pero también en cuanto a las necesidades de infraestructura básica para el buen vivir pero, a pesar de los adelantos en obras de regeneración y desarrollo urbano, aún existen sectores poblacionales que carecen de servicios básicos elementales.

2. El sector que más creció en los últimos 66 años es el norte, se crearon 59 barrios; hacia el sector este surgieron 57 barrios; hacia el sector Sur se organizaron 48 barrios; en tanto que en Puerto Bolívar se organizaron un total de 45. El resto de sectores geográficos fueron igualmente poblados, pero con un número inferior de asentamientos humanos, tal y como se ha detallado en líneas anteriores.

3. En la ciudad existen barrios suburbanos surgidos hace más de 40 años que todavía carecen de servicios básicos como agua potable, alcantarillado y recolección de basura. La situación difiere en zonas residenciales donde se han levantado modernas urbanizaciones y complejos habitacionales privados hace menos de 10 años y los servicios básicos cubren todas las necesidades de la población residente, al punto que cuentan con piscinas, nunca se inundan en época invernal. En cambio, las urbanizaciones Ciudad Verde, Santa Inés, Ciudad del Sol, entre otras, han recibido y siguen recibiendo el apoyo total de las autoridades municipales en cuanto a dotación de servicios básicos, en razón de que en Machala, el municipio liderado por línea socialcristiana con los alcaldes Falquez Batalla y Falquez Aguilar (padre e

hijo), han puesto mayor interés en erigir un ambiente político empresarial atractivo para las inversiones comerciales e inmobiliarias generado por la revalorización del suelo urbano. Esta situación ha traído como consecuencia un dualismo en el contexto territorial de la ciudad en donde, como se ha dicho, subsisten barrios suburbanos con déficit de servicios básicos y urbanizaciones privadas sin problemas de infraestructura física y social básica.

4. La construcción del nuevo acueducto resalta el problema de agua potable en el cual ha vivido inmersa la población. Las complicaciones se han debido a causas de índole económico, político y de gestión ya que, a decir de los funcionarios de Aguas Machala EP, el sistema de tuberías, nunca fue sometido a mantenimiento y su diámetro resulta ahora muy deficiente para una ciudad que bordea los 300 mil habitantes.

### Referencias bibliográficas

- Armijos, L. (2010). *Contaminación del agua de consumo humano en la ciudad de Machala y sus implicaciones jurídico-ambientales*. Universidad Técnica Particular de Loja: Escuela de Ciencias Jurídicas. Loja: UTP. Recuperado de: <http://dspace.utpl.edu.ec/bitstream/123456789/10200/1/Tesis%20Lucio%20Armijos%20M.pdf>
- Ayala, M. (2015). *Elaboración de un plan de negocios para la creación de una empresa de panificación de la asociación de mujeres "la caserita" de la ciudad de Machala*. Universidad Técnica de Machala. Machala: Utmach. Recuperado de <http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/4814/1/TUACE-2015-EC-CD00001.pdf>
- El Telégrafo. (27 de julio de 2017). Machala instala nueva tubería para agua potable
- INEC. (10 de enero de 2013). *Proyección de la población ecuatoriana, por años calendario, según cantones 2010-2020*. Obtenido de: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/inec-presenta-sus-proyecciones-poblacionales-cantonales/>
- Mendoza, V. (1946). *Monografía descriptiva de la provincia de El Oro*. Volumen 1. Talleres Tipográficos Salesianos.
- PMRC. (1993). *Plan de manejo de la ZEM Machala - Puerto Bolívar - Jambelí*. Volumen 1. Guayaquil: PMRC. Recuperado de [http://oa.upm.es/14340/2/Documentacion/1\\_Memoria/PMRC/Machala\\_ZEM\\_Spanish.pdf](http://oa.upm.es/14340/2/Documentacion/1_Memoria/PMRC/Machala_ZEM_Spanish.pdf)

- Prada-Trigo, J. (2015). La regeneración urbana como solución a los problemas urbanos ¿solución real o espejismo? *Anales Revista de la Universidad de Cuenca*, Tomo 58, pp. 89-104.
- Salcedo, G. (1992). *Machala 455 años de historia*. Volumen 1. El Oro: Imprenta Bolívar.
- Soliz, M. (15 de junio de 2009). El Oro: de la geografía económica a la geografía del desecho. *Fundación Acción Ecológica*. Recuperado de [http://www.accionecologica.org/images/2005/desechos/alertas/geografia\\_desecho.pdf](http://www.accionecologica.org/images/2005/desechos/alertas/geografia_desecho.pdf)
- Valverde, C. (2009). *Una ciudad media del Ecuador. Observatorio Geográfico de América Latina*. Recuperado de <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal9/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/02.pdf>

# Influencia de la porosidad de la línea edificada en la percepción de los usuarios de las márgenes del Río Tomebamba

---

**María Belén Pérez Cuesta** |

Universidad de Cuenca, Facultad de Arquitectura y Urbanismo  
mbelen.perezc@gmail.com

**Paola Janneth Castillo González** |

Universidad de Cuenca, Facultad de Arquitectura y Urbanismo

**M. Augusta Hermida** |

Universidad de Cuenca, Departamento de Espacio y Población.  
LlactaLAB – Ciudades Sustentables. Facultad de Arquitectura y Urbanismo  
augusta.hermida@ucuenca.edu.ec

## Resumen

El actual modelo de edificación, predominante en nuestras ciudades, prioriza la privacidad del individuo, por lo que la vida doméstica se desarrolla sin relacionarse con la ciudad. Como respuesta a esta dicotomía, en este trabajo se planteó entender cómo influye la porosidad –posibilidad de transición visual y física entre el espacio público y el privado– de la primera línea edificada –perfil continuo conformado por el cerramiento o fachada que limita el espacio público del privado– en la percepción del espacio público en las márgenes del río Tomebamba de la ciudad de Cuenca, Ecuador. Se eligieron cinco zonas del río, donde se calcularon y mapearon dos indicadores: permeabilidad visual y accesibilidad que sirvieron para definir la porosidad de la línea edificada. Para el análisis de percepción se aplicó el Método Q, que permite conocer las opiniones de los usuarios sobre un determinado fenómeno: se entregan tarjetas a los participantes con afirmaciones sobre un tema, estas se agrupan por categorías y las ordena según el grado de afinidad, se procesan los datos y se obtienen discursos diversos. Los resultados muestran que existen dos posturas: la primera, relaciona el grado de porosidad con la percepción de seguridad; y la segunda, no percibe la primera línea edificada como un componente importante dentro del espacio público. A pesar de estas dos posiciones, se concluyó que debe generarse una primera línea edificada permeable, que respete los límites de altura y se integre al espacio público a través de accesos y espacios semiprivados o colectivos.

### Palabras clave:

Borde urbano, frente de agua, percepción, permeabilidad visual, primera línea edificada, relación público/privado.

### Antecedentes

Las personas son seres frontales y lineales que se movilizan a una velocidad máxima de 5 km/h; esta velocidad se vuelve variable según los estímulos y características físicas que presenta el espacio por donde circula, de modo que el planeamiento puede crear condiciones que alienten o repelan el contacto entre individuos (Gehl, 2014). Se han desarrollado varios estudios que relacionan la calidad del espacio público con la

percepción del ser humano, enfocados en la calle y en el borde urbano por ser las áreas en las que convergen el espacio privado y público. Los análisis coinciden en que las zonas que presentan fachadas continuas y transparentes son más seguras, ya que brindan estímulo en la escala de los ojos de los ciudadanos (Gehl, 2013); además, mientras más ojos observen inconscientemente la calle, la percepción de seguridad mejora y, por consiguiente, también la seguridad real (Jacobs, 1973).

## Objetivo de estudio

Frente a esta realidad, este proyecto analiza la manera en la que la permeabilidad visual de la primera línea edificada del río Tomebamba influye en la percepción de los usuarios del espacio público. Comenzamos por conceptualizar la problemática y definir ejes de estudio, que posteriormente se muestran como indicadores que permiten valorar y comparar las zonas analizadas. En una segunda etapa, se evalúan las características físicas de la primera línea edificada y un análisis de percepción mediante la aplicación de la metodología Q, que faculta explorar temas de opinión y preferencias.

Los resultados sostienen que la primera línea edificada influye de diferentes maneras en la percepción de los usuarios del espacio público: para algunos individuos es importante, para otros, indiferente. Con esto se demuestra, por un lado, que es vital producir una primera línea edificada permeable que se integre al espacio público mediante espacios semiprivados y, por otro, que la teoría de bordes no se aplica en su totalidad al corredor verde analizado.

## Zona de estudio

El proyecto se desarrolló en la ciudad de Cuenca, ubicada al sur del Ecuador. Se caracteriza por su red hidrográfica y terrazas

topográficas, que conforman el paisaje y definen la morfología urbana. El análisis de este estudio se centró en la primera línea edificada del Río Tomebamba, considerado como la arteria fluvial más importante del sitio desde la época prehispánica. Se eligieron cinco zonas a lo largo del río (figura 1), caracterizadas por sus condiciones económicas, de densidad y de diversidad de usos. Las zonas se subdividieron en unidades de estudio limitadas por puntos de ruptura –lugar donde el recorrido peatonal se interrumpe por privatización o existencia de elementos viales– (figura 2): *zona 1*, limitada al este por la calle de los Cerezos y al oeste por la calle del Tuhual, conformada por 12 unidades de análisis y 195 predios; *zona 2*, limitada al oeste por el puente de los Cedros y al este por la Av. de las Américas, conformada por 4 unidades de análisis y 46 predios; *zona 3*, limitada al este por el puente del Centenario y al oeste por la Plaza del Otorongo, dividida en 2 unidades de análisis y conformada por 76 predios; *zona 4*, limitada al oeste por el puente el puente del Vergel y al este por la Max Uhle, conformada por 5 unidades de análisis y 110 predios; *zona 5*, limitada al este por la calle Oslo y al oeste por la Av. de las Américas, conformada por 5 unidades de análisis y 88 predios.

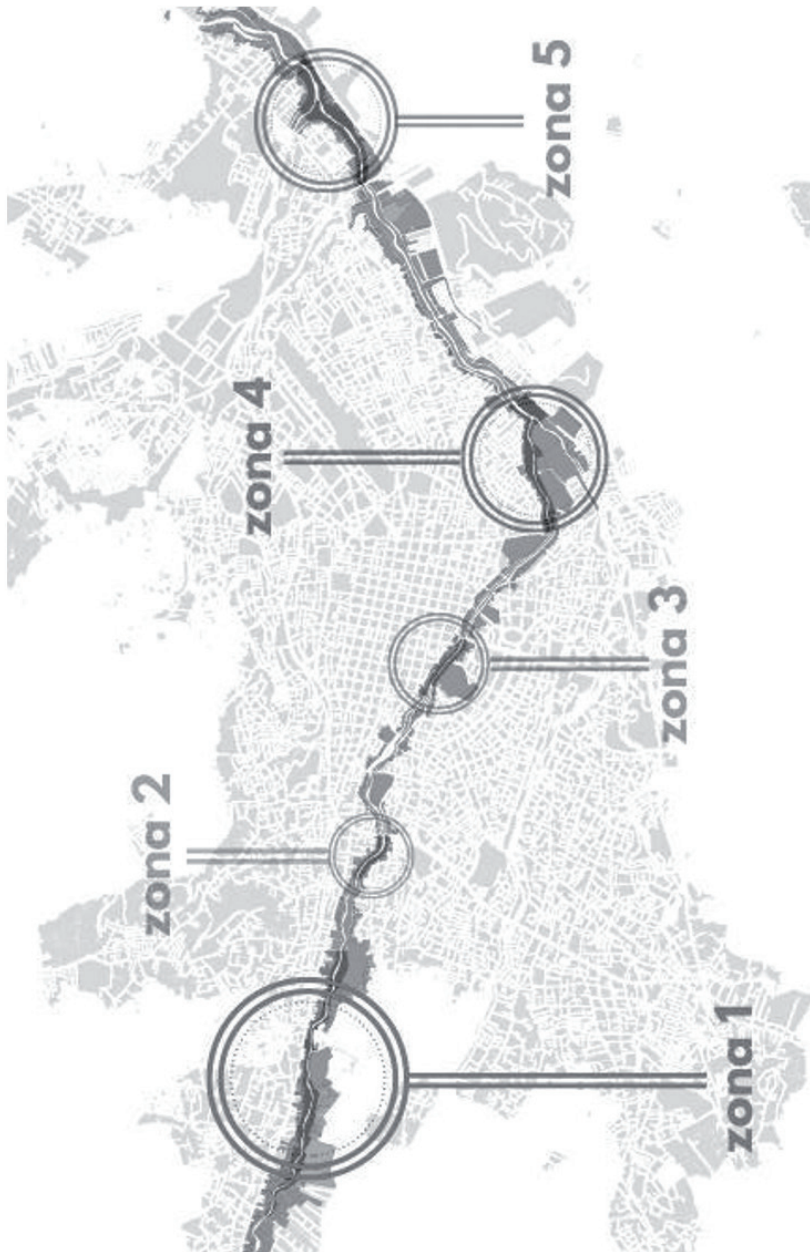


Figura 1: Zonas de estudio  
Fuente: Autoras





Figura 2: Unidades de análisis en las zonas de estudio  
Fuente: Autoras

## Metodología

### Indicadores para determinar las características físicas de la primera línea edificada

Con base en la revisión de la literatura científica, se definieron los ejes en los que se centró el análisis de características físicas y de percepción, se determinaron para comparar las diversas zonas de estudio: (a) permeabilidad visual de la primera línea edificada, y (b) accesibilidad desde la primera línea edificada.

#### a) Permeabilidad visual de la primera línea edificada

Se define como el grado de transparencia que presenta el cerramiento o fachada de una edificación y que permite o no la comunicación visual entre el interior y exterior. Mide la relación entre la altura y la proporción del lleno-vacío de la primera línea edificada.

Variables de medición:

- Factor de altura de la primera línea edificada: considera rangos de medición según la altura promedio del ojo humano en América Latina, 1.50 m (tabla 1).

FACTOR DE ALTURA DE LA PRIMERA LÍNEA EDIFICADA	
Mayor a 1,50 m	0
Entre 1 m y 1,50 m	1,5
Menor a 1 m	1

Tabla 1: Factor de altura

- Factor de proporción lleno-vacío: se basa en el porcentaje de superficie transparente que presenta la primera línea edificada (tabla 2).

### FACTOR DE PROPORCIÓN LLENO-VACÍO

Superficie transparente mayor a 66% (permeable)	1
Superficie transparente entre 33% y 66% (semipermeable)	0,5
Superficie transparente menor a 33% (impermeable)	0

**Tabla 2:** Factor de proporción lleno-vacío

Se consideró el frente de cada predio para establecer una relación entre la longitud de lote y la longitud total del sector de estudio. El cálculo del indicador se efectuó mediante la expresión:

$$\frac{\sum (\text{factor de altura} + \text{factor proporción lleno vacío}) \text{ longitud de predio}}{\text{longitud de área de estudio}}$$

longitud de área de estudio

Valor óptimo = 2; y, mínimo valor admisible = 1

***b) Accesibilidad desde la primera línea edificada***

Se refiere a la existencia de accesos desde las edificaciones que conforman la primera línea edificada hacia los márgenes

del río. Evalúa la orientación de las edificaciones con respecto al frente de agua. Mide el porcentaje de predios que presentan ingresos peatonales o vehiculares hacia la ribera mediante la expresión:

$$\frac{\text{Número de predios que presentan acceso hacia la ribera}}{\text{Total de predios}}$$

Total de predios

Valor óptimo = 1

### Registro de las características físicas de la primera línea edificada

El registro de datos se llevó a cabo mediante la aplicación para teléfonos móviles ODK (Open Data Kit), que permite generar una base de datos digital que posteriormente se vincula a un programa SIG para la digitalización y procesamiento de datos. Cada predio dentro de las zonas de estudio

se identificó mediante un ID de tres dígitos; se registró el tipo de implantación de la edificación, altura de cerramiento tomada desde el nivel de la acera, material predominante, proporción lleno-vacío (permeable, semipermeable, impermeable, conforme el porcentaje de superficie transparente a partir de un metro de altura sobre el nivel de la acera) y existencia de acceso desde la edificación hacia el frente de agua (tabla 3).

CATEGORÍA	CLASIFICACIÓN
Tipo de implantación	Cerramiento   Edificación   Predio sin construcción
Altura de cerramiento	0 - 1 m   1 m - 1,50 m   Mayor a 1,50 m
Materialidad	Material predominante
Proporción lleno-vacío	Impermeable (<33% área transparente) Semipermeable (33% - 66% área transparente) Permeable (>66% área transparente)
Acceso desde la línea edificada	Acceso   Sin acceso

**Tabla 3:** Datos registrados durante levantamiento en campo

### **Método para determinar la percepción de los usuarios del espacio público**

Para el análisis de percepción se aplicó el método Q, que sirve para conocer la opinión y actitud de las personas sobre un tema (Brown, 1993). Este método presenta a las personas una lista de 30 a 60 afirmaciones, llamadas concursos, que deben cubrir todos los posibles puntos de vista para que los individuos, llamados participantes, puedan clasificarlas desde su punto de vista o preferencia. Como resultado se obtienen discursos, que son declaraciones ordenadas que resumen la diversidad de opiniones existentes entre los participantes. Tras procesar la información se obtiene un “tablero tipo” que muestra cómo una persona típica de cada grupo ordenaría las afirmaciones, de manera que describe una tendencia (Herrington y Coogan, 2011). Se deben identificar varias características de los participantes, ya que el método busca relacionar a los encuestados y encontrar valores en común (Brouwer, 1999).

a. Proceso de aplicación del Método Q. El proceso seguido consta de cinco pasos:

1) Se entrega a los participantes tarjetas ordenadas al azar que contienen cada una de las afirmaciones.

2) El participante agrupa las tarjetas en tres categorías: con las que está de acuerdo, en desacuerdo y con las que se siente neutral.

3) Posteriormente las ordena en un tablero y les otorga un valor: +5, total acuerdo, hasta -5, total desacuerdo. Durante el proceso, se aplica una entrevista al participante, para entender las razones por las que prioriza una u otra tarjeta.

4) Se procesan los datos en un software de análisis estadístico.

5) Se identifican los discursos y características de grupos de participantes.

Dentro del proyecto se estudió la percepción de los usuarios del espacio público en las zonas 2, 4 y 5, que presentan características físicas variadas y facilitan la comparación de percepción frente a distintos índices de porosidad. La zona 1 no formó parte del estudio debido a la ausencia de personas en el frente de agua, y la zona 3 por ser un espacio turístico, sujeto a condiciones especiales. Se aplicó la metodología a 10 personas de cada zona, en espacios de estancia entre las 6:00 y 10:00, por ser el horario con mayor afluencia de usuarios del día a día. Se buscó que el número de participantes guardara relación con la zona de análisis y variables como género, tipo de usuario y edad, lo que se registró en la tabla 4.

## HOJA DE PARTICIPANTES

Se aplicó únicamente a usuarios del día a día (Clasificación Gehl, 2006 )

Nombre:	Género
Edad:	Ocupación
Morador:	Transeúnte

### ACTIVIDAD QUE REALIZA EN EL ESPACIO PÚBLICO

Se aplicó clasificación de actividades (Gehl, 2006)

Necesarias
Opcionales
Sociales
<b>Frecuencia</b>

Tabla 4: Registro de participantes en el proyecto

En cuanto al concurso, se generó una primera aproximación mediante una prueba piloto, esta se depuró hasta conseguir el concurso final (tabla 5). Se obtuvo como resultado treinta y seis afirmaciones que relacionan

la altura de la línea edificada, permeabilidad visual y existencia de accesos con la percepción de seguridad, cohesión social e incluso indiferencia hacia el tema.

PERCEPCIÓN	ALTURA		PERMEABILIDAD		ACCESIBILIDAD A PRIMERA L.E.	
	<1,50 m	>1,50 m	PEMEABLE/ SEMIPERMIABLE	IMPERMEABLE	SI	NO
<b>SEGURIDAD</b>	1. Me gustan las cercas bajas porque siento resguardo por los residentes de la zona.	2. Cuando transito por una zona presenta muros altos siento que es un lugar peligroso.	3. Prefiero transitar cerca de transparentes o semitransparentes porque me siento resguardado/a.	6. No me gusta transitar por una zona que presenta muros ciegos porque siento que en caso de tener un problema nadie podría socorrerme.	9. Me siento seguro al transitar por esta zona porque las fachadas de las edificaciones dan hacia los márgenes del ríos.	11. Me siento inseguro en esta zona porque las edificaciones no se abren hacia el espacio público.
			4. Me siento seguro al transitar por zonas donde los cerramientos son transparentes o muy abiertos.	7. Cuando veo un tramo largo de muros ciegos durante mi recorrido siento que es una zona peligrosa.	10. Me siento protegida al ver que personas entran y salen de sus casas directamente en dirección hacia la zona donde transito.	12. Me siento inseguro en las zonas donde las edificaciones no se abren hacia el río porque ahí no existe mucho movimiento.
			5. Me gusta transitar por zonas donde me siento observado por los residentes.	8. Considero que las edificaciones presentan muros ciegos para protegerse de la delincuencia en esta zona.		
	13. Me es indiferente la altura de los cerramientos de donde transito.		14. Me es indiferente el grado de permeabilidad de las edificaciones.		15. Me es indiferente la presencia de accesos en las edificaciones.	
	16. La zona por donde transito es segura porque los residentes observan el espacio público desde sus casa.					
	17. La zona por donde transito es segura porque la cantidad de gente que por ahí circula.					
	<b>COHESIÓN SOCIAL</b>	18. Me gustan las cercas bajas que me permiten relacionar con los residentes de la zona.	19. No me gustan los cerramientos muy altos porque limitan el contacto con los residentes de la zona que transito.	20. Disfruto oobservas las actividades que se realizan en los patios frontales de las viviendas cercanas a mi recorrido.	21. No me gusta transitar cerca de un muro ciego porque no me permite ningún tipo de contacto con los residentes de la zona.	23. Me gustaría mantener una relación más activa con los moradores de esta zona.
				22. Considero que las edificaciones presentan muros ciegos para tener mayor privacidad.	24. Me gusta que las edificaciones se abran hacia el lugar donde transito porque en caso de emergencia pueden ser fácilmente contactados.	

		26. Me gustaría mantener contacto con algunos residentes porque sería de gran ayuda en caso de alguna emergencia.
		27. Me siento seguro al transitar por esta zona porque he hecho algunos amigos aquí.
		28. No he tenido ningún tipo de contacto con algún residente de la zona.
		29. No es mi prioridad mantener ningún tipo de relación con los moradores de la zona.
		30. Disfruto hacer mi recorrido solo/a cuando no transita nadie por la zona.
<b>MATERIALIDAD</b>		31. Disfruto observar la diversidad de materiales presentes en los cerramientos cercanos al río.
		32. Me es indiferente la materialidad de los cerramientos cercanos al río.
<b>PRIMERA LÍNEA EDIFICADA</b>	<b>ES INDEFERENTE</b>	33. Prefiero este espacio por el contexto natural que le rodea.
		34. Tengo la misma percepción del espacio a lo largo de todo mi recorrido por el río.
		35. Mientras transito me dijo únicamente en el río.
	<b>NO ES INDEFERENTE</b>	36. Cuando transito por esta zona me fijo en las edificaciones más cercanas.

**Tabla 5:** Concurso aplicado para la evaluación de percepción

## Resultados y discusión

### *Permeabilidad visual y accesibilidad de la primera línea edificada*

En la tabla 6 y en las figuras 3 y 4 se puede observar que los sectores en etapa de consolidación presentan los índices más altos de permeabilidad visual y accesibilidad desde la primera línea edificada, debido al uso de cerramientos provisionales transparentes o ausencia de cerramiento, principalmente en la zona 1 y sector S01 de la zona 5. En zonas consolidadas, los índices de permeabilidad visual son bajos, especialmente en la zona 2 y sector No. 2 de la zona 5, que son zonas residenciales cerradas, que restringen el contacto con el espacio público, emplean muros ciegos que superan la altura de 1,50 m. La zona 4,

también consolidada, exhibe mejores índices, al estar conformada por cerramientos que a partir de 1m de altura son permeables.

Por otro lado, la primera línea edificada de la zona 3 es la única conformada en su mayoría por fachadas de edificaciones, de manera que presenta una proporción lleno-vacío que varía entre semipermeable e impermeable; se han obtenido indicadores que oscilan entre medios y bajos. En cuanto al índice de accesibilidad, desde la primera línea edificada se observó que es positivo siempre que las edificaciones se relacionen con el frente de agua mediante una vía. Cuando no existe una vía entre la ribera y las edificaciones, estas se orientan de espaldas al río, eliminan cualquier tipo de interacción entre residentes y transeúntes.



ZONA	SECTOR DE ESTUDIO	PERMEABILIDAD VISUAL		ACCESIBILIDAD DESDE LA PRIMERA LÍNEA EDIFICADA	
		(Todos los predios)	(Predios construidos)	(Todos los predios)	(Predios construidos)
<b>ZONA 1</b>	N01	0,84	0,71	0,56	0,36
	N02	1,21	0,86	0,7	0,47
	N03	1,47	0,61	0,8	0,2
	N04	0,59	0,39	0,87	0,71
	S01	1,88	0,87	1	0,15
	S02	0	0	0	0
	S03	0,42	0	1	1
	S04	1,41	0	0	0
	S05	0,5	0	0,5	0,5
	S06	1,7	0,5	1	0,25
	S07	2	0	1	0
S08	2	0	1	1	
<b>ZONA 2</b>	N01	0,32	0,32	0,7	0,7
	N02	0,13	0,13	0,8	0,8
	S01	0,39	0,39	0,94	0,94
	S02	0,5	0,5	1	1
<b>ZONA 3</b>	N01	0,39	0,39	0,75	0,75
	S01	0,44	0,44	0,94	0,94
<b>ZONA 4</b>	N01	0,54	0,54	1	1
	N02	0,38	0,38	1	1
	S01	0,55	0,55	1	1
	S02	1,26	1,26	1	1
	S03	0,58	0,58	0,82	0,82
<b>ZONA 5</b>	N01	0,79	0,76	0,94	0,88
	N02	0,04	0,04	1	1
	S01	0,91	0,07	0,28	0

**Tabla 6:** Resultados de indicadores de la primera línea edificada



Figura 3: Permeabilidad visual de la línea edificada en cada unidad de análisis de las 5 zonas  
 Fuente: Autoras



Figura 4: Accesibilidad de la línea edificada en cada unidad de análisis de las 5 zonas  
Fuente: Autoras

## Percepción de los usuarios del espacio público

Veintiocho de los treinta participantes se identificaron en uno de los siguientes discursos (es normal y admisible en esta metodología que algunos participantes no se identifiquen con una postura):

### a) *Discurso 1: usuarios conscientes de la línea edificada*

Los usuarios que pertenecen a este grupo muestran preferencia por los cerramientos transparentes y bajos porque permiten la relación con los residentes de la

zona, y vinculan la porosidad de la primera línea edificada con seguridad. Les interesa establecer relación con los moradores ya que les gusta sentirse observados mientras transitan. Les es indiferente la materialidad que presenta la primera línea edificada, siempre que les permita la comunicación entre el interior y el exterior. A este grupo pertenecen catorce participantes, cuatro de la zona 2, cinco de la zona 5 y cinco de la zona 4, seis de ellos son mujeres y ocho hombres, ocho moradores y seis transeúntes, todos de edades diversas, de forma que el grupo no está caracterizado por zona, género, tipo de usuario o edad (tabla 7).

ZONA	GÉNERO	EDAD	OCUPACIÓN	TIPO DE USUARIO	ACTIVIDAD	FRECUENCIA
5	Femenino	45	Abogada	Morador	Ejercicio	Diariamente
5	Masculino	20	Estudiante	Transeúnte	Ejercicio	Diariamente
5	Femenino	47	Contadora	Morador	Ejercicio	Diariamente
5	Masculino	62	Jubilado	Transeúnte	Ejercicio	Diariamente
5	Masculino	51	Ing. Civil	Morador	Ejercicio	Diariamente
2	Femenino	57	Ama de casa	Morador	Ejercicio	Diariamente
2	Femenino	24	Estudiante	Morador	Ejercicio	Diariamente
2	Masculino	61	Médico	Transeúnte	Ejercicio	Diariamente
2	Femenino	40	Ama de casa	Transeúnte	Ejercicio	Diariamente
4	Femenino	44	Artesano	Transeúnte	Caminar	Dos veces por semana
4	Masculino	15	Estudiante	Morador	Ejercicio	Diariamente
4	Masculino	68	Jubilado	Morador	Caminar	Diariamente
4	Masculino	37	Artesano	Transeúnte	Ejercicio	Tres veces por semana
4	Masculino	18	Desocupado	Morador	Pasear mascota	Entre semana

Tabla 7: Integrantes discurso 2

ZONA	GÉNERO	EDAD	OCUPACIÓN	TIPO DE USUARIO	ACTIVIDAD	FRECUENCIA
5	Masculino	64	Jubilado	Morador	Caminar	Diariamente
5	Masculino	54	Ing. Civil	Morador	Ejercicio	Una vez a la semana
5	Masculino	23	Estudiante	Morador	Ejercicio	Diariamente
5	Femenino	31	Empleada	Transeúnte	Ejercicio	Diariamente
5	Femenino	30	Médico	Morador	Ejercicio	Diariamente
2	Femenino	60	Ama de casa	Morador	Ejercicio	Diariamente
2	Masculino	68	Jubilado	Morador	Ejercicio	Diariamente
2	Femenino	45	Ama de casa	Transeúnte	Ejercicio	Diariamente
2	Femenino	12	Costurera	Transeúnte	Ejercicio	Diariamente
4	Masculino	52	Guía turístico	Morador	Recorrido diario	Diariamente
4	Masculino	23	Albañil	Transeúnte	Ejercicio	Diariamente
4	Masculino	62	Jubilado	Morador	Ejercicio	Diariamente
4	Femenino	47	Empleada	Transeúnte	Ejercicio	Diariamente
4	Femenino	40	Empleada	Transeúnte	Ejercicio	Diariamente

Tabla 8: Integrantes discurso 2

## Conclusiones

El análisis de percepción demuestra que existen dos posturas frente a la primera línea edificada, la primera que relaciona la seguridad con la porosidad de la primera línea edificada, y la segunda que no percibe la primera línea edificada como un componente importante dentro del espacio público. Al centrarnos en las entrevistas realizadas al primer grupo, concluimos que es necesario diseñar una arquitectura que fomente el contacto visual y auditivo entre el espacio público y privado, esto puede lograrse al construir cerramientos permeables y fachadas semipermeable orientadas hacia el río, que tengan ingresos y respeten el límite de altura. También se recomienda incluir espacios de estancia en el área semiprivada-retiro frontal para mantener la mayor cantidad de "ojos en la calle" y mejorar la percepción de seguridad y la seguridad real.

Por otro lado, al analizar las respuestas del segundo grupo, observamos que la teoría de transición del espacio público al privado, en este estudio, no se cumple de forma absoluta, ya que al ser un corredor verde posee factores adicionales que no se consideran en los estudios convencionales de bordes urbanos, como el ancho de la ribera, tratamiento del espacio

público, vegetación e iluminación, por lo que se sugiere que en estudios posteriores no se obvien dichos aspectos.

Los dos grupos de opinión están formados por igual número de participantes de cada zona, es decir, el grado de permeabilidad visual con el que se relacionan diariamente no influye directamente en la percepción del espacio público, tampoco son características determinantes el género, edad, ocupación ni frecuencia de visitas, por lo que se recomienda que en futuros estudios se registren datos adicionales con el objetivo de caracterizar cada postura. En cuanto al estado actual de la primera línea edificada, las zonas en estado de consolidación presentan los mejores índices de permeabilidad visual debido al uso de cerramientos provisionales transparentes, de modo que estos indicadores podrían mantenerse o descender notablemente de acuerdo con la forma en la que se urbanice cada sector, por lo que es necesario que exista mayor control en el momento de proyectar y construir la ciudad.

### Referencias bibliográficas

- Brouwer, M. (1999). Q is accounting for tastes. *Journal of Advertising Research*, 39(2), 35-35.
- Brown, S. R. (1993). A primer on Q methodology. *Operant subjectivity*, 16(3/4), 91-138.
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios* (Vol. 9). Reverté.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Argentina: Infinito.
- Gehl, J. y Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Washington: Island Press. *Journal of Urban Affairs*.
- Herrington, N., y Coogan, J. (2011). Q methodology: an overview. *Research in Secondary Teacher Education*, 1(2), 24-28.
- Jacobs, J. y Abad, Á. (1973). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Península.
- Zabala, A. (2014). *qmethod: An R Package to Analyse Q Method Data*. University of Cambridge: Cambridge, UK.

# Una aproximación al estudio de los factores que impulsan y restringen el ejercicio del derecho a la ciudad en Cuenca

---

**Ana Cecilia Salazar V.**

Universidad de Cuenca. Departamento de Investigación Interdisciplinaria de Espacio y Población, ACORDES, Sociología -Facultad de Ciencias Económicas

[ana.salazar@ucuenca.edu.ec](mailto:ana.salazar@ucuenca.edu.ec)

**Andrés Martínez M.**

Universidad de Cuenca. Departamento de Investigación Interdisciplinaria de Espacio y Población, ACORDES-Facultad de Ciencias Económicas

**Ana Elisa Astudillo S**

Universidad de Cuenca. Departamento de Investigación Interdisciplinaria de Espacio y Población-LlactaLAB-Ciudades Sustentables

**José Aguirre D.**

Universidad de Cuenca. Departamento de Investigación Interdisciplinaria de Espacio y Población-LlactaLAB-Ciudades Sustentables

**Mauricio Pino A.**

Universidad de Cuenca. Departamento de Investigación Interdisciplinaria de Espacio y Población, ACORDES, Sociología -Facultad de Ciencias Económicas

## Resumen

La ciudad como bien común y proyecto ético implica la posibilidad de soñar y construir un imaginario de la ciudad en la que queremos vivir, donde las decisiones no queden en manos de pocos actores con poder político y económico. La presente investigación es un trabajo sobre los factores que impulsan y restringen el ejercicio del *derecho a la ciudad* en Cuenca, bajo la premisa de que lo urbano es una construcción social. Se busca establecer un puente entre la práctica arquitectónica y las ciencias sociales, a partir de una metodología transductiva de carácter multidimensional y multiescalar que permitirá analizar las dinámicas mutuamente constituyentes entre lo espacial y lo social a partir de una triangulación de lo perceptivo, el conocimiento experto y lo realmente vivido. Como resultado, se pretende demostrar la importancia de vincular el análisis social y el análisis espacial para entender de mejor manera el ejercicio del *derecho a la ciudad* en el espacio público e identificar algunos factores impulsores y restrictivos de este derecho.

### Palabras clave:

Derecho a la ciudad, construcción social, espacio público, factores impulsores, factores restrictivos.

## Introducción

Más que una estructura material y una realidad objetiva, la ciudad es un conjunto de interacciones permanentes, de relaciones sociales que hacen de ella un escenario donde se generan múltiples historias y experiencias que moldean la vida y la conveniencia de los seres humanos; situaciones que influyen en la personalidad de sus habitantes y en las formas de organización social. La ciudad es, sobre todo, un estado de ánimo, un conjunto de costumbres y tradiciones, de actitudes organizadas y de sentimientos inherentes a esas costumbres que se transmiten mediante la tradición. En otras palabras, la ciudad no es simplemente un mecanismo físico y una construcción artificial: está implicada en los procesos vitales de la gente que la forma; es un producto de la naturaleza y en particular de la naturaleza humana (Park, 1999).

Las transformaciones del espacio urbano definen la manera en la que las ciudades cambian de forma física, social y cultural. La acumulación de la población en el territorio convierte a las ciudades en espacios de génesis y desarrollo de las problemáticas propias de la sociedad moderna, donde los conflictos sociales se presentan cotidianamente (Harvey, 2013). Vivimos en ciudades sometidas a la lógica de la modernización y el mercantilismo, cuyas consecuencias son la deshumanización del espacio y la fragmentación de la ciudad,



lo que atenta contra el sentido de su existencia. Nos hemos ido acostumbrando a las inequidades en el acceso a los servicios, los pocos espacios públicos de calidad, la saturación del tráfico, la contaminación medioambiental, las largas distancias y las incomodidades de todo tipo convencidos de que ese es el estilo de vida en las ciudades modernas. Sin embargo, estas incomodidades son resultado de los criterios con los que se construyen las ciudades, sujetos a la influencia del urbanismo modernizante y a los intereses de una minoría con poder político y económico.

Es fundamental retomar el estudio de la sociología urbana crítica, para identificar los factores que contribuyen a que las sociedades caminen hacia un futuro basado en la construcción de territorios de paz y convivencia. La complejidad de este estudio radica en la existencia de un conjunto de factores de variada naturaleza, desde lo económico a lo cultural, con una pluralidad de actores con diferentes visiones, y también con diversas escalas de intervención física, cada una con comportamientos específicos, por lo que se requieren múltiples herramientas que posibiliten análisis dinámicos y provean nuevas pistas para pensar las ciudades. El concepto de *derecho a la ciudad* (Lefebvre, 1976) aporta un conjunto de reflexiones basadas en el análisis del poder, en el marco de un abordaje sistémico de la vida urbana.

Necesitamos cambiar la forma de mirar, escuchar y preguntarnos sobre el *derecho a la ciudad*, utilizar metodologías de análisis que permitan recoger esta complejidad, poner en el centro la vida cotidiana el uso de los espacios públicos, la cultura política de los habitantes, sus percepciones y vivencias y desbordar las fronteras disciplinarias para tratar de entender la ciudad a partir los espacios compartidos como objetos de estudio percibidos y vividos.

El espacio público es un elemento fundamental del espacio urbano, su diseño incorpora nuevas perspectivas para reforzar la dimensión pública de la ciudad contemporánea. La participación de la población en la definición, diseño y uso de esos espacios comunes integra los intereses sociales de manera más pertinente y objetiva a su transformación y de la ciudad en su conjunto. El espacio público es el lugar de enunciación social, cultural y política, lo que lo convierte en un recurso público significativo.

El presente trabajo forma parte de una investigación desarrollada en la Universidad de Cuenca sobre los factores que impulsan y restringen el ejercicio del derecho a la ciudad en Cuenca, bajo la premisa de que lo urbano no existe físicamente, sino que constituye una construcción social, por lo tanto, el urbanismo no es una disciplina únicamente técnica, sino también política como lo planteó Lefebvre (1976).

## Cómo entender el *derecho a la ciudad* en Cuenca

Es inevitable que en las ciudades que crecen rápidamente disminuya el interés por la defensa de los derechos colectivos. Para Borja (2015), el *derecho a la ciudad* es una clave interpretativa y crítica para expresar los déficits de ciudadanía. Y, en consecuencia, el *derecho a la ciudad* es también la base de una estrategia para hacer efectivos los derechos que lo configuran. Todos los derechos ciudadanos son necesarios, son interdependientes y dependen de las políticas públicas y de la participación activa de la ciudadanía.

El derecho a la ciudad es un derecho colectivo, en tal sentido entendemos a la ciudad como un bien común; es decir, como un territorio (urbano o rural) en el que se deben garantizar algunos principios básicos como la justicia espacial, la equidad social, la soberanía identitaria y la democracia; principios filosófico-políticos que asumen a la ciudad como un bien de uso más que de cambio; lo que implica que su construcción es un proyecto ético que nos corresponde a todos.

Las ciudades son construcciones humanas, tal como se propone una forma, puede proponerse otra, el problema es que hay privilegios de clase que bloquean esos esfuerzos. El poder del capital nos ha quitado a las personas el derecho a la ciudad. Necesitamos entender este derecho como un proceso de transformación orientado a reconfigurar la vida urbana (Lefebvre, 1976)

Hablar del derecho a la ciudad significa asumir la ciudad como una expresión de nuestras posiciones políticas, como el derecho no solamente a ocupar el espacio público, sino también a transformarlo; la ciudad no es simplemente un mecanismo físico y una construcción artificial, sino un producto deliberadamente diseñado. Esto implica una total resignificación conceptual, donde el componente sociopolítico cobra relevancia. El *derecho a la ciudad* es, por tanto, mucho más que un derecho de acceso a los recursos que la ciudad provee y almacena, es también el derecho a cambiar y reinventar la ciudad de acuerdo con nuestros deseos. Es, continuando con Lefebvre (1976), un derecho colectivo más que individual, ya que la reinención de la ciudad depende del ejercicio de un poder social: la libertad para hacer y rehacernos a nosotros mismos y a nuestras ciudades.

En el Ecuador, la Constitución del 2008 levantó expectativas para involucrar a la población en un proceso de participación ciudadana. La lucha por la ciudadanía se presentó como el derecho a participar en las decisiones de la vida local y nacional, se creó el quinto poder o poder ciudadano, se elaboró la ley de Participación Ciudadana, pero se lo hizo desde la institucionalidad oficial, por lo que la participación ciudadana pasó a convertirse en un requisito administrativo de la gestión pública: convocada, normada y monitoreada desde el Estado. Contrariamente a lo que se esperaba, la participación ciudadana se ha debilitado cada vez más, aparece como una concesión del Estado, resultado de una democracia regulada para legitimar las decisiones de los gobernantes, lo que

provoca un distanciamiento entre las expectativas iniciales y las experiencias desarrolladas (Salazar, 2017).

Si bien existe un discurso de participación tanto de autoridades como de ciudadanos, su práctica no es percibida como efectiva para incidir en la gestión de la ciudad. Nuestras investigaciones demuestran que en Cuenca la participación no alcanza el 10% de la población del cantón que alguna vez ha utilizado un mecanismo oficial de la ley. Se argumenta que una de las razones por las que ya no lo hace es porque no ha sido escuchada; la confianza ha desaparecido y debilitado la construcción de una cultura de participación y responsabilidad social. Como señala Borja (2014), existe un déficit de ciudadanía, una situación de inocuidad social que anula la incidencia del ciudadano convirtiéndolo en un simple receptor de los procedimientos y mecanismos implementados por el Estado. La desmotivación de la población se convirtió en desencanto, el desencanto en frustración y la frustración en escepticismo. La participación ciudadana ha sido objeto de una sobrejuridicidad, fruto del derecho positivo y de una práctica política que somete la ley al poder.

La Constitución del Ecuador de 2008, en su artículo 31, se refiere al *derecho a la ciudad* en los siguientes términos: "Representa la garantía del acceso equitativo a los beneficios de vivir en una ciudad, la posibilidad de construir participativamente los asuntos de esa ciudad y el cumplimiento de los derechos humanos para quienes habitan la misma". En Cuenca, el concepto de *derecho a la ciudad* es una propuesta desconocida, pero existen acciones de organización, capacitación

y presión de los sectores sociales, que corresponden a su ejercicio. Esta práctica bien orientada podría superar la actual desmovilización social, asumir nuevas motivaciones, reanimar las dinámicas organizacionales para exigir los derechos ciudadanos.

El *derecho a la ciudad* en Cuenca podría ser definido como la oportunidad de los ciudadanos de apropiarse de la ciudad. No se trata de que todas las decisiones deban ser participativas, la principal regla del juego es la corresponsabilidad social, entendida bajo la pregunta cómo *lo pensamos y lo hacemos juntos*, en el marco de una democracia deliberativa que demanda nuevas relaciones entre autoridades y habitantes y el diálogo sobre la definición de las políticas públicas. De otra manera, los derechos fundamentales seguirán confundiendo con favores y las garantías ciudadanas con concesiones clientelares. El *derecho a la ciudad* implica la posibilidad de construir un imaginario de la ciudad en la que queremos vivir, rechazar la comodidad de pensar únicamente en el bienestar propio y desentenderse del malestar de los otros.

La existencia de una sociedad con amplios sectores ajenos a la ciudadanía social requiere un cambio de actitud hacia el ejercicio de una ciudadanía activa, integrada y responsable. El *derecho a la ciudad* implica habitar las ciudades, valorar su esencia, que los ciudadanos sean protagonistas de su construcción a partir de la acción colectiva.

## Del espacio público

Cada ciudad construye su imagen y sus habitantes la interiorizan casi inconscientemente. Cada espacio público es un lugar abierto y significativo, pero también representa una realidad social y política que responde a la trama de intereses de su población y sus instituciones (Astudillo, 2017). La modernidad nos indujo a pensar que el espacio geográfico era un espacio geométrico, casi topológico, simples localizaciones fácilmente identificables en un mapa, pero nos damos cuenta que espacio geográfico constituye además un espacio existencial conformado por lugares cuya materialidad tangible está bañada de elementos inmateriales e intangibles que convierten a cada lugar en algo único e intransferible (Solana, 2016).

El presente estudio parte del análisis de las dinámicas sociales del espacio público, entendidas como un elemento ordenador de la vida en la ciudad; la ciudad empieza y se expresa mediante el espacio público y la entendemos no solo como un sitio, sino como el contexto donde ocurren los procesos sociales. Para Harvey (2013), el espacio es un producto social, un gigantesco sistema de recursos creados por el ser humano, de gran importancia económica, social, psicológica y simbólica. El autor percibe el espacio más allá de lo físico, lo toma como producto de la acción del individuo, de su interacción constante, de su relación con la sociedad en sentido general y como producto de los cambios y transformaciones que se han producido en el transcurso de la historia de la sociedad. Para este autor, el espacio social es complejo, heterogéneo, diferente del

espacio físico en el que trabajan el ingeniero y el planificador. Podríamos decir, entonces, que el espacio es una realidad social que conjuga el entorno con lo humano y, por lo tanto, debe ser entendido como una relación social o como el contexto de las relaciones de poder, lo que expresa la construcción histórica, no casual, de los significados de los espacios, ligados a la vida social. El espacio supone, en definitiva, un verdadero campo de fuerzas (Santos, 1996).

Además, el espacio público es sensible, en él evolucionan saberes prácticos tanto de los diseñadores como de los usuarios, porque si bien constituye una categoría utilizada por el urbanismo, también es utilizado en filosofía política como lugar de representación y de expresión colectiva de la sociedad. El espacio público posee un valor funcional (relacional), cultural (simbólico) y cívico-político (representación y expresión de la colectividad). El espacio público tiene capacidad transformadora sobre sus entornos, el físico y el social intransferible (Solana, 2016).

Los espacios consisten en territorios de encuentro, diálogo o interacción que funcionan como escenarios de acción social, política y cultural. Los espacios públicos son espacios simbólicos, contenedores de significados, donde la sociedad se visibiliza, se deja ver e influenciar a la vez. Todas las personas tenemos derecho a estar en el espacio público para participar activamente, ya sea de manera consciente o inconsciente, del intercambio cultural, de los procesos de cohesión social y de la diversidad de aprendizajes prácticos que ahí se generan. En este sentido, en palabras de Borja (2015),

“el espacio público es la ciudad”, por ello su relevancia en la vida de los ciudadanos. En suma, el espacio de la colectividad es indicador de la calidad de vida en una ciudad, pues en este se refleja la capacidad de sus habitantes para integrarse, encontrarse y propiciar intercambios físicos y sociales.

### Del caso de estudio

Toda ciudad es siempre imaginada, en razón de que nadie puede tener una visión total de ella. La posibilidad de su transformación parte siempre de un imaginario, es decir, de una aspiración deseable del espacio en el que queremos vivir como personas, como familia, como sociedad; por ello no podemos abordar su estudio de manera fragmentada. Cuenca es una ciudad intermedia, condición que le permite potenciar la calidad de las relaciones humanas a partir del sentido de pertenencia, necesitamos entender la estructura morfológica y la percepción espacial de los habitantes, identificar los correlatos entre la estructura espacial, la social y la cultura política; esta última constituye la base de la identidad ciudadana y fundamento para la comprensión de los procesos de involucramiento en el ejercicio de su *derecho a la ciudad* (Astudillo, 2017).

Las ciudades constituyen territorios donde se desarrollan procesos sociales, económicos políticos, culturales que van organizando un determinado entorno construido, situación que define la evolución no solo de la morfología física de la ciudad, sino de su identidad social y cultural. Quienes habitamos en Cuenca somos testigos de cómo la

ciudad ha ido paulatinamente transformándose a merced a una serie de modelos urbanísticos y habitacionales que han configurado un determinado paisaje físico y social. Su población ha crecido cerca de diez veces en los últimos 50 años (1964-2014); a estas modificaciones demográficas le siguen una serie de cambios que van desde los más ostensibles y materiales como la expansión de la mancha urbana o los conflictos por uso del espacio, a los más sutiles y subjetivos como las dinámicas sociales que se reflejan en el acceso, uso y apropiación de espacios públicos.

En Cuenca, como en ciudades semejantes, junto a los procesos de cambio morfológico y ambiental, existen otros aspectos fuertemente afectados por su rápido crecimiento, como son los procesos sociopolíticos, culturales y simbólicos, la historia de los lugares y su memoria colectiva, elementos sustantivos de la ciudad y de sus habitantes. El significado histórico o la memoria sobre el uso del espacio es relevante para los habitantes; esos recuerdos constituyen un ancla entre el espacio físico y su propia vida. Los espacios son simbólicos en la vida de las personas, por ello constituyen un verdadero patrimonio intangible, que le otorga identidad propia a cada lugar y a cada ciudad, si se rompen esos anclajes y desaparecen las claves del pasado y los lugares, pierden significado para sus habitantes (Salazar, 2017).

Gran parte de los estudios sobre nuestra ciudad han trabajado de manera disociada los fenómenos espaciales, sociales y jurídicos; pocos han intentado sistematizar la realidad empleando el diálogo

interdisciplinario. La presente investigación sobre los factores que inciden en el derecho a la ciudad en Cuenca constituye un acercamiento a la temática a partir del análisis de los ámbitos socio espacial, socio político y socio jurídico de manera articulada y complementaria. Nuestro equipo de investigación está constituido por arquitectos, politólogos, sociólogos, psicólogos, abogados; intenta un abordaje integral que busca aportar a la discusión y superar la dicotomía entre lo técnico y lo social y busca descifrar ese imaginario de ciudad que los diversos actores tienen. Para ello, se analizaron dos espacios públicos, seleccionados con base en su ubicación y composición social y no porque se tratase de una comparación. Los espacios urbanos no son solo puntos de encuentro, sino escenarios donde juegan las dinámicas sociales, de esta forma, tanto las dinámicas sociales como los factores morfológicos constituyen elementos constituidos y constituyentes de una cultura política en la que el derecho a la ciudad se proyecta.

Entendemos a las ciudades como conjuntos vivos de memorias y deseos, lugares de intercambio, de lenguajes diversos, de recuerdos y de promesas; espacios de transacciones humanas múltiples, de proyectos individuales y sociales en permanente transformación, que se manifiesta en los espacios públicos. Definir los factores que inciden en el derecho a la ciudad, en medio de esta dinámica social compleja y en permanente modificación es un proceso delicado e inseguro, pero necesario.

Este estudio presenta distintas entradas metodológicas. En primera instancia, se utilizó la metodología de Vikas Metha (2015), con indicadores del ámbito morfológico, vivencial y de percepción del espacio, se diseñó un procedimiento basado en el concepto de “espacio-social” de Lefebvre para establecer un puente entre la práctica arquitectónica y las ciencias sociales, que propone el análisis desde una “triada espacial” que representa la producción de significancia de un espacio urbano a través de las siguientes dimensiones: i) espacio percibido; ii) espacio concebido, y iii) espacio vivido. Adicionalmente se sumaron entrevistas semiestructuradas, observación participante y análisis de textos. Los factores descritos a continuación son producto de la comparación entre resultados cualitativos y cuantitativos de una evaluación perceptiva y vivida de algunos espacios públicos de Cuenca, para ello se utilizó the *framing theory*, que implica la elaboración de un encuadre multidimensional y multiescalar que permita comprender esta dinámica mutuamente constituyente entre lo espacial y lo social.

ÍNDICE	INDICADOR	#	VARIABLE
INCLUSIVIDAD	Usos y espacios inclusivos	1	Presencia de comunidades diversas reunidas en un espacio específico.
		2	Rango de espacios para actividades y eventos de uso universal.
	Diversidad social	3	Presencia de gente de diversos géneros.
		4	Presencia de gente de diversas clases.
		5	Presencia de gente de diversas edades.
		6	Presencia de gente de diversas etnias.
		7	Presencia de gente con diversas habilidades físicas.
	Accesibilidad y movilidad inclusiva	8	Presencia de elementos que garanticen la visibilidad y accesibilidad universal al espacio.
		9	Presencia de elementos que garanticen la movilidad universal dentro del espacio.
	Elementos de control del espacio	10	Presencia de señalización para excluir cierta gente o comportamientos.
11		Presencia de cámaras de vigilancia, guardias donde la intimidad y privacidad es infringida.	
12		Control de entrada al espacio puertas, cerramientos.	
13		Horario de apertura del espacio.	
SEGURIDAD	Control de delincuencia	14	Presencia de centros de seguridad pública.
		15	Presencia de centros de seguridad privada.
		16	Presencia de cámaras de vigilancia, guardias.
	Elementos que propicien seguridad	17	Iluminación al anochecer.
		18	Condición física y mantenimiento apropiado del espacio.
	Relación segura con el entorno	19	Conexión física, visual, apertura a calles o espacios adyacentes.
20		Presencia de tráfico junto al espacio.	

ACTIVIDADES SIGNIFICATIVAS	Actividades y comportamientos significativos	21 22	Rango de actividades y comportamientos. Presencia de comunidades reunidas en lugares terciarios.
	Usos comerciales	23 24 25	Variedad de negocios y otros usos comerciales dentro del espacio. Variedad de negocios y otros usos comerciales a los bordes del espacio. Disponibilidad de alimentos dentro o a los bordes del espacio.
	Flexibilidad e idoneidad del espacio	26 27	Flexibilidad del espacio para ajustarse a las necesidades de los usuarios. Idoneidad del diseño para permitir la ejecución de diferentes actividades y comportamientos.
CONFORT	Espacios y mobiliario urbano que propicien confort en el espacio	28 29 30 31 32 33 34	Asientos provistos por comercios. Lugares gratuitos para sentarse. Otro mobiliario y artefactos. Condición física y mantenimiento de mobiliario y artefactos. Presencia de baterías sanitarias. Presencia de espacios de sombra y refugio. Condición física y mantenimiento.
	Elementos que reduzcan el confort en el espacio	35	Elementos cuyo diseño desalienta el uso del espacio.
PLACER	Confort auditivo	36	Presencia de ruidos molestos por tráfico u otros
	Imaginabilidad	37 38	Presencia de paisajes o arquitectura memorable (imaginabilidad). Elementos de diseño que proporcionan puntos focales.
	Elementos que proporcionen complejidad sensorial en el espacio	39 40 41	Densidad de elementos que proporcionen complejidad sensorial. Variedad de elementos que proporcionen complejidad sensorial. Variedad de subespacios.



Articulación y permeabilidad de edificios y fachadas	42	Articulación y variedad en las características arquitectónicas de fachadas de edificios en la calle. Permeabilidad de las fachadas de edificios en la calle. Personalización de los edificios en la calle.
	43	
	44	
Conexión y apertura del espacio	45	Conexión física y visual y apertura a calles o espacios adyacentes. Sentido de recinto.
	46	
Atractivo en interés del espacio	47	Presencia de elementos arquitectónicos, naturales, que hagan del espacio un lugar atractivo para el público. Presencia de elementos arquitectónicos, naturales, etc., que hagan del espacio un lugar de interés para el público
	48	

**Tabla 1:** Matriz de indicadores de Vikas Metha empleada en la investigación

**Fuente:** Equipo de investigación, 2017

### **Inventario de posibles factores restrictivos e impulsores del derecho a la ciudad en Cuenca**

El presente listado forma parte de las conclusiones preliminares del proyecto.

**Sobre el sentido de pertenencia al territorio:** los espacios públicos son territorios en disputa; por lo tanto, uno de los factores importantes para impulsar el derecho a la ciudad constituye el sentido de pertenencia al territorio y el empoderamiento que los habitantes desarrollamos, no como apropiación del uso exclusivo de ese espacio, sino como capacidad de hacer, ocupar, transformar y decidir sobre él.

En Cuenca, el uso de los espacios públicos está regulado por la municipalidad, situación que en ocasiones entra en contradicción con los intereses de los usuarios, ya que las normatividades no siempre cuentan con la opinión ciudadana. La regulación del uso de los espacios es necesaria e importante, sin embargo, obedece a una visión punitiva propia del derecho positivo más que a la búsqueda de justicia y equidad. La normativa no solo debería contener restricciones o sanciones, sino facilitar el uso diverso del espacio. La ausencia de participación de usuarios en definición de la norma limita su sentido de apropiación y no garantiza un uso equitativo del espacio; incluso a veces se regula

en función de los usuarios más poderosos económica, política o socialmente.

Es necesario que el GAD forme a los vecinos en temas como territorio, identidad, ética cívica y otros y así, por ejemplo, se evite la pérdida de la noción de barrio como familia ampliada, que ha ido desapareciendo poco a poco en Cuenca. Esa noción se vincula con el sentido de pertenencia al territorio, casi ya no existe. Sin ella la gente no se siente dueña de ese espacio, no se apropia del barrio, no se involucra en su cuidado y el tejido social se diluye desapareciendo también su agencia y su capacidad de incidencia.

**Organización social:** sin duda, este es un factor que impulsa el ejercicio de una ciudadanía activa; sin embargo, la cultura política de Cuenca tiende a replicar formas tradicionales de liderazgo y organización basadas en un poder vertical que muchas veces impone su voluntad; utiliza el espacio solo para lo que él decide, por ejemplo, jugar fútbol. En otras ocasiones, las organizaciones están en función de los compromisos electorales entre autoridades y dirigentes. Si bien la presencia de vecinos organizados permite actuar sobre el espacio público, la cultura política local requiere mejorar su calidad. Lo que queda claro es que la debilidad de las organizaciones territoriales no propicia la apropiación del espacio y, por tanto, restringe el derecho a la ciudad

**Inclusividad y seguridad:** la inclusividad se considera como factor impulsor, para ello es necesario que el espacio disponga de elementos que garanticen visibilidad y accesibilidad asegurando la diversidad social.

Las condiciones mencionadas dan lugar a una percepción de inclusión para los diversos grupos sociales y sus condiciones físicas, culturales, étnicas, sociales. El derecho a la ciudad implica que los espacios puedan ser diseñados y ocupados por todas las personas sin distinciones. En los espacios públicos analizados existen barreras que impiden la presencia de algunos sectores de la población por sus dificultades de acceso y porque, además, aún perviven comportamientos sociales conservadores y excluyentes, sobre todo cuando se trata de personas que no son del sector o de la ciudad: se los mira bajo sospecha. La seguridad, por su parte, constituye un indicador compuesto por factores impulsores y restrictivos. Los primeros se refieren al control de la delincuencia, a la presencia de guardias, cámaras de vigilancia, buena iluminación y buen mantenimiento del mobiliario urbano; pero sobre todo lo que engendra la percepción de seguridad es la presencia de mucha gente: el uso del espacio constituye el mejor factor para que la gente sienta confianza. Por el contrario, la ausencia de personas, la percepción de abandono, descuido o soledad, además de la mala conexión física o visual a calles o espacios adyacentes invita a que la gente desarrolle una percepción de inseguridad.

Cabe anotar que las situaciones de inseguridad están ligadas a variables como el género y la edad. Mujeres, niños y personas de la tercera edad se sienten más vulnerables en los espacios públicos debido a que en la mayor parte de casos han sido diseñados sin tener en cuenta sus necesidades. Hay quien opina que muchos de los

elementos de seguridad como guardias y cámaras no siempre garantizan la percepción de seguridad, sino de control, lo que más bien se convierte en un elemento restrictivo del derecho a la ciudad. Bajo el pretexto de resguardar el espacio se aprueban normas que terminan restringiendo este derecho; tanto la autoridad y como el ciudadano confunden seguridad con control. El derecho a la ciudad se basa en una cultura de paz en la que el control no tiene cabida, en su lugar promueve la confianza y la convivencia. Lamentablemente la concepción de seguridad aún responde a la necesidad de vigilancia y sanción. Por ejemplo, la guardia ciudadana de Cuenca está formada policialmente, su entrenamiento, su actitud y su rol es percibido como el de un policía más y no como los responsables de facilitar el uso, la ocupación y el disfrute de la ciudad. La cultura de la seguridad basada en el miedo y el castigo se opone al ejercicio libre del derecho a la ciudad, se torna indispensable consolidar otra mirada sobre lo que significa la convivencia. Volvemos a la importancia de mejorar las relaciones sociales, pues la sensación de seguridad depende y está relacionada con el sentido de pertenencia, nos sentimos más seguros en nuestro propio barrio.

**Actividades significativas:** considerado como un factor impulsor del derecho a la ciudad, basado en el nivel de interacción social y relación convivencial, de ahí la importancia de espacios colectivos para que los procesos de identificación se produzcan a partir del encuentro y del cruce de horizontes cognitivos. La posibilidad de que el espacio público facilite el encuentro para la realización de actividades con valor social

es vital para superar la percepción de los espacios como sitios sin importancia. Los espacios donde no se organizan actividades deportivas, sociales o culturales pierden su carácter articulador y se vuelven, en palabras de Augé (1998), en un espacio vacío.

Este tipo de transformaciones urbanas atentan contra la posibilidad de construir espacios públicos como fundamento de la sociabilidad para convertirse en «simples lugares de tránsito y circulación, simple conexión entre lugares de trabajo y residencia» (...) Si esa profunda aspiración humana se sacrifica en beneficio de las exigencias técnicas y las aglomeraciones urbanas se da paso a una relación alienante entre el ciudadano y su entorno (Lefebvre, 1976).

Los espacios que provocan el encuentro y permiten su uso en actividades significativas constituyen elemento que fortalece la identidad colectiva y, como dice Mayorga (2008), constituyen una dimensión subjetiva de los actores sociales y de la acción colectiva; para su existencia se requiere de una base real compartida (una experiencia histórica y una base territorial común, unas condiciones de vida similares, una pertenencia a redes sociales). Compartir estos condicionamientos materiales facilita la elaboración de unos rasgos distintivos que definen la unidad reconocida por el colectivo como propia. Este reconocimiento solo se da sobre las relaciones en un mismo espacio, que se constituye en el territorio apropiado y con el cual los miembros de las comunidades se identifican. Este indicador demanda un cambio de patrón cultural, ya que una

mentalidad cerrada aprueba solo aquello que tradicionalmente conoce, por ejemplo, la idea de que el espacio público es para el uso de la familia (cierta familia), para los jóvenes (ciertos jóvenes) y lo que no se ajusta a ese modelo genera crítica. El espacio cobra relevancia como indicador impulsor del derecho a la ciudad cuando, sin importar las diversidades, los actores pueden desarrollar en él actividades significativas e importantes según sus propios intereses. Así, el uso de actividades comerciales formales o informales actúa como un factor impulsor, lamentablemente la guardia ciudadana suele desalojar a los vendedores que se ubican en los espacios públicos bajo el criterio de que afean el paisaje urbano.

**Confort y placer:** este factor es restrictivo cuando no existe el equipamiento que procure comodidad y tranquilidad para sus usuarios. El confort que prevé ciertos

mobiliarios para que la gente permanezca en el lugar: bancas, jardines y otros. La imaginabilidad, es decir, los elementos que dan representatividad simbólica o natural del espacio, también lo vuelven más placentero; la ausencia de ruido y de contaminación permite que los habitantes de la ciudad cuenten con lugares a donde acudir para disfrutar de la vida en la ciudad. La ausencia de estos espacios supone un factor que atenta contra la salud, el bienestar, la posibilidad de descanso y recreación de la población. Existe un vacío en la evaluación de los diferentes aspectos que forman parte de los espacios y que restringe su comprensión cabal. El aspecto morfológico predomina en las evaluaciones espaciales. Los indicadores resultan positivos cuando más elementos físicos existen y negativos cuando el diseño no responde a las necesidades o intereses de los habitantes.

### Reflexiones finales

En Cuenca se tiende a pensar que los problemas se deben resolver siempre con una ordenanza que indique qué se puede o no hacer en un espacio público. Esto demuestra que influye mucho el peso que se le asigna al castigo si no se cumple la norma. Esto mismo sucede en relación al uso de los espacios públicos, es decir, hay una necesidad de sanción para regular su uso u ocupación, lo cual es contradictorio con el principio básico del derecho a la ciudad. Es necesario trabajar este concepto no desde el derecho positivo, ya que las normas y las ordenanzas en muchas ocasiones, en lugar de garantizarlo, se convierten en factores restrictivos para su ejercicio.

El ejercicio del derecho a la ciudad requiere desarrollar el sentido de lo público, la noción de barrio y el sentido de territorio, elementos que actualmente no son incorporados adecuadamente al ejercicio de la ciudadanía; se espera que todo nos “den haciendo, cuidando o conservando”, y no se asume la corresponsabilidad. Esta mentalidad limita la motivación

para que la gente se organice, ya que todo se deja en manos de la municipalidad. El verdadero cambio pasa por un proceso de enriquecimiento de nuestra cultura política que supere la lógica residencial individualizada, la conformidad y el escepticismo, factores profundamente restrictivos del derecho a la ciudad.

Otro factor de incidencia lo constituye el nivel de organización de la población. El derecho a la ciudad se imbrica en la capacidad de provocar un movimiento democratizador que luche por ciudades pensadas en la gente. Existe una escasa identificación de los habitantes con los espacios públicos, lo que debilita su sentido de pertenencia y posibilidad de apropiación y de la acción social sobre el derecho al ejercicio ciudadano. Esta cultura política afecta a la organización social de los actores y gira en torno a temas concretos y no al interés colectivo. De ahí la urgencia de reconstruir relaciones, sostener solidaridades, fortalecer la identidad local y el sentido de proyecto colectivo. La ciudad en la que vivimos marca lo que somos y lo que podemos ser.

## Referencias bibliográficas

- Augé, M. (1988). Los "no lugares". Espacios del anonimato. Barcelona: Gedisa.
- Astudillo, A. (2017) Cultura Política, la propuesta anarquista en la Ciudad de Cuenca, Universidad de Cuenca.
- Borja, J. (2015). El Derecho a la ciudad: entre la revolución democrática y el Estado de derecho perverso" Disponible en <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/07/20/el-derecho-a-la-ciudad-entre-la-revolucion-democratica-y-el-estado-de-derecho-perverso/> 28/VIII/2017).
- Constitución de la República del Ecuador (2008) Registro Oficial 449, Quito.
- Harvey, D. (2013). Ciudades rebeldes, del derecho a la ciudad a la revolución urbana. Madrid: Akal.
- Lefebvre, H. (1976). La apropiación del espacio. Ciudad, espacio y sociedad. Espacio y política. Barcelona: Península.
- Metha, V. (2015). Evaluating Public Space. *Journal of Urban Desing*. V19(1), 53-88.
- Park, R. E. (1999). *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Salazar, A. (2017). El riesgo del crecimiento urbano bajo la urbanización planetaria. *Revista Coyuntura*. No. 21, 78-85. Universidad de Cuenca.
- Santos, M. (1996). De la totalidad. Disponible en <https://www.casadellibro.com/libro-de-la-totalidad-al-lugar/9788428108911/544409>.
- Solana, M. Badia, A., Cebollada, A., Ortiz, A. y Vera, A. (2016). Espacios globales y lugares próximos. Sesenta conceptos para entender la organización territorial del capitalismo. Barcelona: Icaria-Antrazit.

# Patrón y tendencias de la segregación residencial socioeconómica en la ciudad de Managua

---

**Perla M. Sánchez Uriarte**

Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Ingeniería (UNI). Nicaragua  
perla.sanchez@farq.uni.edu.ni

**Ricardo Gómez Maturano**

Sección de Estudios de Posgrado e Investigación de la Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura (ESIA -TEC), Instituto Politécnico Nacional (IPN). México  
rgomezma@ipn.mx

**Yolaina Mayorga Pavón**

Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Ingeniería (UNI). Nicaragua  
yolainamayorga@gmail.com

**Abner Rocha Ampié**

Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Ingeniería (UNI). Nicaragua  
abner.jrampie@gmail.com

## Resumen

Este trabajo está orientado a analizar cuantitativamente las dimensiones objetivas de la segregación residencial socioeconómica (SRS) en la ciudad de Managua, así como a explorar su patrón y tendencias en distintos grados de escalamiento. Parte de los datos de niveles educativos que provee el VIII Censo de Población y IV de Vivienda (2008), considerados como una aproximación del nivel socioeconómico de los habitantes. Los resultados del análisis señalan que la ciudad exhibe una marcada concentración de los grupos altos y medios en una dirección geográfica definida (eje NO-SE) en función de las principales vialidades, así como amplias áreas de alojamiento en la periferia para los grupos pobres, los cuales son considerados rasgos característicos del patrón tradicional de segregación residencial en las ciudades latinoamericanas. Así mismo, se evidencia una tendencia incipiente a la dispersión espacial de los grupos medios y altos, y la consecuente reducción de las distancias residenciales de los distintos grupos sociales, asociada a la promoción de nuevas alternativas de desarrollo residencial y al funcionamiento de los mercados del suelo.

### Palabras clave:

Niveles educativos, ocupación diferencial del espacio, segregación residencial.

## Introducción

En las últimas dos décadas, Managua ha experimentado transformaciones urbanas que indican que el foco de actuación del mercado inmobiliario y las políticas habitacionales se han trasladado al espacio suburbano, el cual ahora es escenario de localización de centros comerciales, conjuntos de vivienda social, barrios construidos por iniciativas estatales, así como urbanizaciones cerradas de estándar medio y alto. Estas características del desarrollo urbano aportan información para la comprensión del patrón y tendencias de la segregación socioeconómica (SRS) en la ciudad.

Según Sabatini, Cáceres y Cerda (2001), el patrón de segregación residencial tradicional de las ciudades latinoamericanas en el siglo XX presenta dos rasgos característicos: la concentración de las familias de élite en una sola zona de crecimiento que, en la forma de un cono, une el centro histórico con la periferia en una dirección geográfica definida; y la tendencia de los grupos más pobres a aglomerarse en extensas zonas de pobreza, especialmente en la periferia más lejana y peor equipada.

Sabatini (2015) advirtió que este patrón se ha venido transformando desde hace un par de décadas en dos sentidos principales: (1) una reducción de la escala geográfica de la segregación en algunas zonas internas de las ciudades y su ampliación en otras, y (2) un



aumento en su malignidad, entendida como una agudización de las consecuencias más perjudiciales de la segregación en los grupos más pobres. De ahí que, desde hace algunos años, la investigación urbana haya mostrado un renovado interés por el estudio de la segregación residencial, particularmente a través de estudios cuantitativos (Buzai, Baxendale, Rodríguez y Escanes, 2003; Groisman y Suárez, 2006; Marengo y Elorza, 2014) que se aproximan al cálculo de dicho fenómeno a través de operaciones matemáticas que ofrecen una medida simplificada de la realidad.

A nivel nacional, los estudios del fenómeno se han basado en etnografías sobre la vecindad y en la identificación de rasgos visibles de la segregación asociados a tipologías residenciales (asentamientos irregulares y urbanizaciones cerradas). En esta línea, y por medio del análisis documental, entrevistas a especialistas y observación directa, Suárez y López (2015) apuntaron que entre 1972 y 2012 el patrón de segregación residencial de Managua se caracterizó por el surgimiento de espacios sociales segregados en una estructura urbana fragmentada y dispersa que favoreció el incremento de la polarización y el distanciamiento social entre ricos y pobres.

Si bien en Nicaragua la disponibilidad de censos geocodificados que posibiliten el análisis de la segregación residencial socioeconómica es limitada, su capital Managua sí posee datos de niveles educativos que provee el VIII Censo de Población y IV de Vivienda (2008) a partir de los cuales se ha podido avanzar en la medición empírica del fenómeno. De ahí que este trabajo se oriente a analizar cuantitativamente las dimensiones objetivas (concentración espacial y homogeneidad social) de la segregación residencial socioeconómica (SRS) en la ciudad de Managua y a explorar su patrón y tendencias.

Este trabajo se estructura en cinco partes. Primero, se expone el concepto de segregación residencial y la noción de segregación residencial socioeconómica (SRS). Posteriormente se detalla el método y fuentes de información utilizados, se muestran los resultados y se presentan las principales conclusiones.

### **La segregación residencial socioeconómica y sus dimensiones**

En términos empíricos, la segregación residencial se manifiesta en la distribución desigual de los grupos sociales en el espacio urbano (Rodríguez, 2013). Sabatini (2006) señaló que este fenómeno corresponde al grado de proximidad espacial o

aglomeración territorial de familias de una misma condición social, la cual puede estar marcada por la etnia, origen migratorio, nivel de ingresos, nivel educativo u otros. Rodríguez (2013) apuntó que se habla de segregación residencial socioeconómica (SRS) cuando los sujetos son clasificados a partir de atributos como el ingreso, la educación

o la categoría ocupacional. En este trabajo, se utiliza el nivel educativo como punto de referencia para analizar cuantitativamente el fenómeno y explorar su patrón y tendencias gracias a la localización de los grupos sociales en la ciudad. Sabatini (2006) también refirió que se deben diferenciar tres dimensiones en la segregación: el grado de concentración espacial de los grupos sociales, la homogeneidad social que presentan las distintas áreas internas de las ciudades y el prestigio o desprestigio social asignados por la población a las distintas áreas o barrios de cada ciudad. A las dos primeras se les conoce como dimensiones objetivas de la segregación y son las que se abordan en este trabajo.

Numerosos estudios han documentado que la SRS tiene efectos sociales negativos, concretos y medibles asociados con una menor interacción entre los grupos sociales. Por ejemplo, se considera que el aislamiento espacial de los más pobres incide negativamente en el desempeño educativo (Groisman y Suárez, 2006) y en la inserción laboral (Kaztman y Retamoso, 2005); reduce las oportunidades para la movilidad social y actúa como un determinante en la reproducción de la pobreza (Sabatini, Cáceres y Cerda, 2001). Por otro lado, se produce un proceso de enclaustramiento de los ricos, vinculado a lo que Abramo (2010) llamó “la búsqueda de distinción espacial”. Esta garantiza una relativa homogeneidad socio-espacial de los entornos residenciales, posibilita el acceso privilegiado a bienes y servicios, disminuye la necesidad de circular por otras áreas de la ciudad y las probabilidades de interactuar con personas de otros grupos.

### **Metodología para la cuantificación de la segregación residencial socioeconómica: fuentes y variables utilizadas**

Como señaló Villalobos (2013), la cuantificación resulta inherente a las principales metodologías utilizadas para el estudio empírico de la segregación. De igual modo, apuntó que la necesidad de medir la segregación en distintas escalas obliga a tener criterios de representatividad estadística, lo cual nos condujo a recurrir al VIII Censo de Población y IV de Vivienda, elaborado en el 2005, como fuente principal de información. Los grados de escalamiento utilizados estuvieron condicionados por la información censal disponible, la cual está desagregada en orden descendente: municipio, distritos y barrios. Debe señalarse que el censo fue publicado previo a la reorganización de los distritos de Managua en el 2009, la cual dividió a la ciudad en siete unidades territoriales. No obstante, los procedimientos estadísticos orientados a representar los procesos de localización territorial toman como referencia la división distrital previa, según aparece en el censo.

Por otro lado, ante la falta de datos censales que refieran una estratificación económica, el cálculo de la SRS se realizó utilizando datos de niveles educativos, considerados una aproximación del nivel socioeconómico. Estos se hallan incluidos en el VIII Censo de Población y IV de Vivienda y describen los logros educativos formales (o su ausencia) en dos grupos: población analfabeta y población con estudios universitarios completos. En este sentido, Molinatti (2013) argumentó que “esta variable se caracteriza por tener un gran poder de segmentación en

las ciudades latinoamericanas, por la creciente significación del conocimiento en las nuevas formas de producción y, por tanto, en la determinación de los diferenciales en los salarios y en las protecciones sociales a las que tienen acceso los trabajadores con distintos niveles de calificación” (p.70).

## Método

La medición del grado de SRS consideró índices aplicados comúnmente para analizar las dos dimensiones objetivas del fenómeno: la concentración espacial y la homogeneidad social, a través de aspectos claves como igualdad, exposición y patrón de segregación (Martori y Hoberg, 2004; Gómez, 2013). A continuación, se definen los índices utilizados para el cálculo de la concentración espacial (ISEG) y la cuantificación de la homogeneidad social (ISEA), además de su respectiva representación gráfica a través del Patrón de Segregación.

El Índice de Segregación Espacial Global (ISEG) alude a la igualdad en la distribución diferencial del grupo social estudiado respecto del total de población en las unidades espaciales en que se puede dividir el espacio urbano.

$$1. ISEG_{ab} = 0.50 \sum_{(i=1)}^n |a_i - b_i|$$

Según Buzai, Baxendale, Rodríguez y Escanes (2003), el ISEG para el grupo social (b) respecto del total de población (a) se calcula a partir de considerar el 50% de la sumatoria de los valores absolutos de la resta de los porcentajes ( $a_i - b_i$ ) contenidos en las unidades espaciales para cada variable.

Los valores resultantes varían entre 0 y 1, y corresponden respectivamente a una distribución exactamente igualitaria (no existe segregación) o una distribución de máxima segregación. Expresado en porcentaje, se interpreta como la proporción del grupo minoritario que tendría que cambiar de residencia para obtener una distribución igualitaria en el conjunto urbano.

El Índice de Segregación Espacial Aereal (ISEA) analiza el grado de exposición, el cual representa la posibilidad de interacción entre los miembros del grupo de la mayoría y de la minoría. Esta medida depende de los tamaños relativos de dos grupos que se comparan en cada unidad espacial.

$$2. ISEA = \frac{b_i}{a_i}$$

El ISEA para cada unidad espacial se obtiene al dividir el porcentaje de la población total del grupo minoritario ( $b_i$ ) entre el total de la población ( $a_i$ ). El resultado presenta el equilibrio entre ambas poblaciones. Buzai, Baxendale, Rodríguez y Escanes (2003) apuntan que un  $ISEA < 1$  corresponde a poblaciones que no están segregadas. Un  $ISEA = 1$  se presenta cuando las proporciones se distribuyen de forma similar y un  $ISEA > 1$  señala que existe segregación del grupo poblacional.

Es vital tener en cuenta el rol del grado de escalamiento en la lectura e interpretación de estos índices. Reardon y O’Sullivan (2004), citado por Linares (2012) lo llaman el problema de la unidad espacial modificable, según el cual cuanto más grande es la unidad de medición se produce un efecto de agrupamiento, con su consecuente pérdida

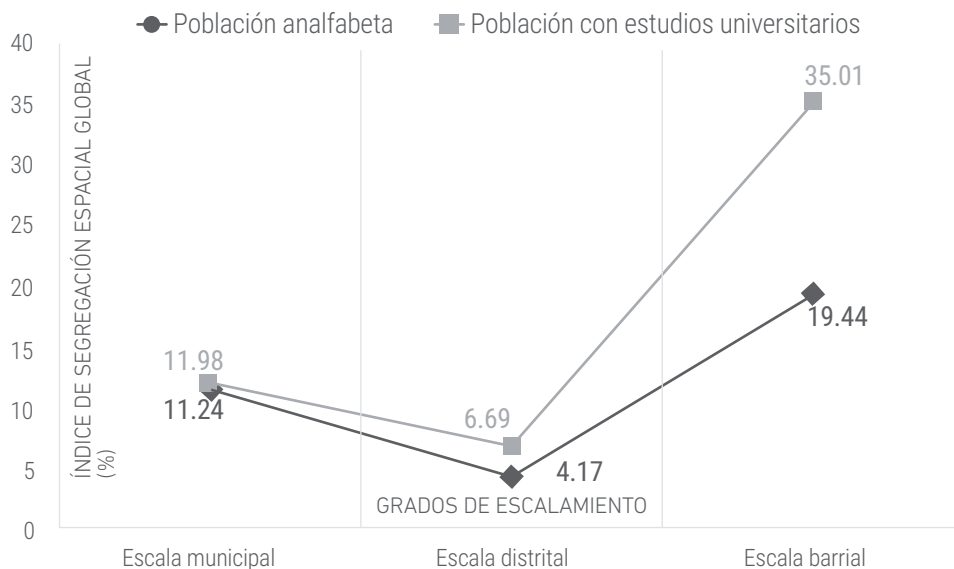
de nivel de detalle y, por tanto, los índices tienden a descender. Se atendió tal efecto con el procesamiento de los datos censales en las tres desagregaciones disponibles, pues como apuntaron Sabatini, Cáceres y Cerda (2001) “al variar el área de medición se están midiendo dos fenómenos distintos, de la misma forma como ocurre al cambiar el lente de un microscopio” (p.28). De ahí que la segregación en una misma ciudad puede ser débil en una gran escala espacial e intensa en una escala espacial pequeña.

Finalmente, el Patrón de Segregación permite visualizar la distribución que presentan los valores individuales de segregación calculados para cada uno de los grupos en estudio en cada grado de escalamiento, a partir de una cartografía temática con una graduación cromática que indica las distintas intensidades del ISEA. Con la aplicación de SIG se obtiene una dimensión espacial de las características que adopta la segregación.

## Resultados

Los resultados del ISEG asociados a la primera dimensión objetiva de la segregación, tienen importantes diferencias según los grados de escalamiento considerados (figura 1). En las escalas municipal y distrital, la concentración no presenta valores significativos. Sin embargo, en la escala barrial esta aumenta para ambos grupos. Los resultados muestran que el 35.01% de la población con estudios universitarios completos y el 19.44% de la población analfabeta tendrían que cambiar de residencia para lograr una distribución más igualitaria en la ciudad. Lo anterior evidencia que Managua se caracteriza por una segregación a pequeña escala, puesto que ambos grupos se hallan más concentrados en este grado de escalamiento.

También se concluye que la población con estudios universitarios completos se halla más segregada. No solo se hallan repartidos de forma desigual entre las unidades espaciales en que se ha dividido la ciudad, sino que además tienden a concentrarse más que la población analfabeta en todas las escalas.



**Figura 1:** ISEG para población analfabeta y población con estudios universitarios al año 2005 en diferentes grados de escalamiento

**Fuente:** Elaboración propia con base en el VIII Censo de Población y IV de Vivienda, 2008

### La conformación de áreas socialmente homogéneas

Los resultados del ISEA asociados a la segunda dimensión objetiva de la segregación muestran que en la pequeña escala es mayor el número de barrios de población analfabeta clasificados como segregados. Esto indica que este grupo tiende a conformar extensas áreas socialmente homogéneas (ocupan el 69.5% de la extensión

territorial de la ciudad). También se observó que la población con estudios universitarios completos presenta un mayor número de barrios con alta segregación (tres veces más que la población analfabeta), mostrando una marcada disposición a autosegregarse y conformar áreas fuertemente homogéneas en el interior, donde la interacción con miembros de otros grupos es poco probable (tabla 1).

ISEA	Barrios con población analfabeta	Áreas de barrios con población analfabeta	Barrios con población con estudios universitarios	Áreas de barrios con población con estudios universitarios
Segregado	267	114.43 km <sup>2</sup>	109	45.14 km <sup>2</sup>
Alta segregación	56	75.14 km <sup>2</sup>	164	30.56 km <sup>2</sup>
Total	323	189.43 km <sup>2</sup>	273	75.7 km <sup>2</sup>

**Tabla 1:** Resumen de resultados ISEA a escala barrial para población analfabeta y población con estudios universitarios al año 2005

**Fuente:** Elaboración propia con base en el VIII Censo de Población y IV de Vivienda, 2008

En la escala municipal, la población analfabeta no vive en espacios tan homogéneos como a escala barrial, se encuentra más expuesta que otros grupos sociales. En contraste, la población con estudios universitarios completos mantiene una alta homogeneidad en los municipios que habita, experimenta alta segregación. Por su lado, en la escala distrital los resultados muestran que la población analfabeta se halla altamente segregada únicamente en el Distrito III; en cambio, el otro grupo se encuentra altamente segregado en los distritos II y V, y segregados en el distrito IV. Es decir, a diferencia de lo que señalan autores como Sabatini, Cáceres y Cerda (2001) o Gómez y Alvarado (2016) para las principales ciudades chilenas y la Zona Metropolitana del Valle de México, respectivamente, los grupos que viven en espacios más homogéneos en la ciudad de

Managua son aquellos con más alto nivel educativo y mayores ingresos, de forma similar a lo que ocurre en Córdoba, Argentina, según Molinatti (2013).

### **La tendencia de los grupos sociales a agruparse en algunas áreas de la ciudad**

A partir del análisis de los resultados del ISEA y su representación a través de una cartografía temática elaborada con la aplicación de SIG, se obtiene una dimensión espacial de las características que adopta la segregación en la ciudad. En las figuras 2 y 3, se observa que en Managua la población analfabeta muestra tres localizaciones principales: (i) frente al lago Xolotlán; (ii) en intersticios del centro de la ciudad y (iii) en

extensas zonas ubicadas en la periferia. Por otro lado, la población con nivel educativo más alto presenta dos localizaciones: (i) en una zona de crecimiento que une el centro

histórico con la periferia en una dirección geográfica bastante definida (eje NO-SE) en función de las principales vialidades; (ii) en áreas suburbanas.

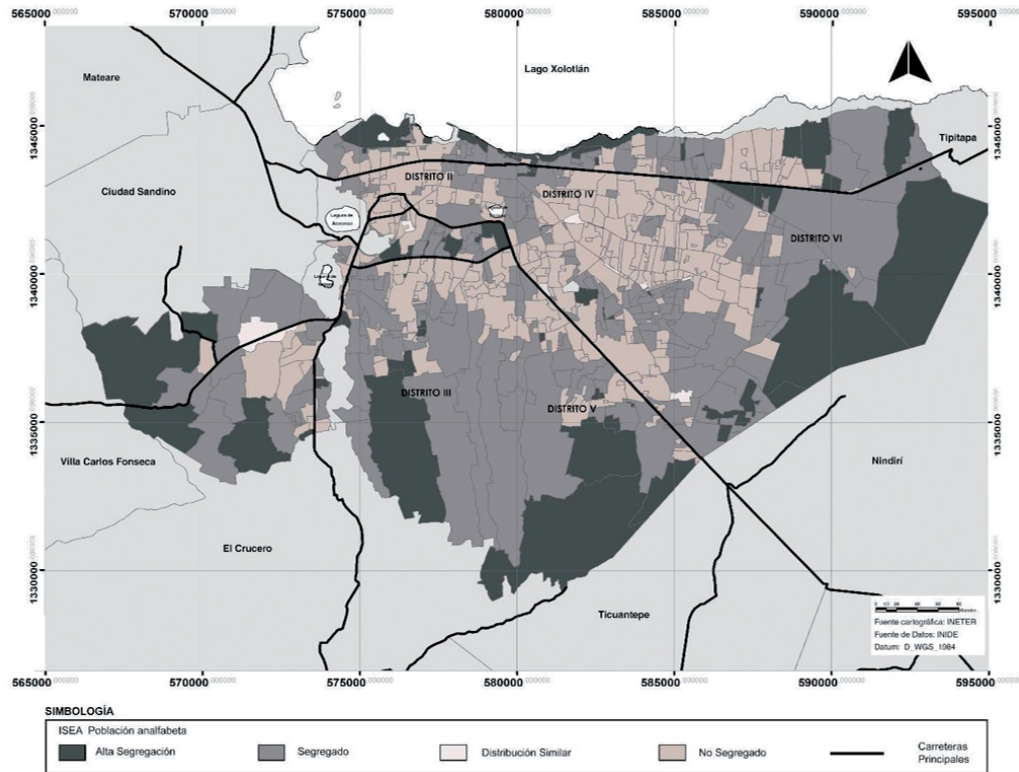
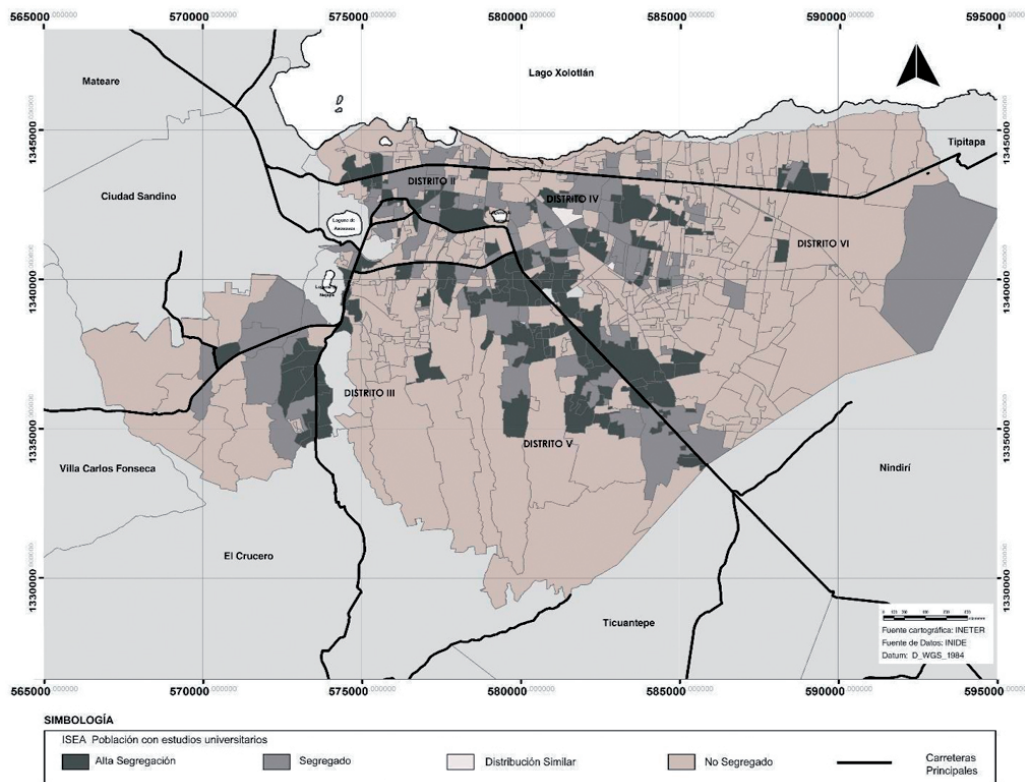


Figura 2: Mapa del Patrón de Segregación de la ciudad de Managua de la población analfabeta en 2005  
Fuente: Elaboración propia con base en el VIII Censo de Población y IV de Vivienda

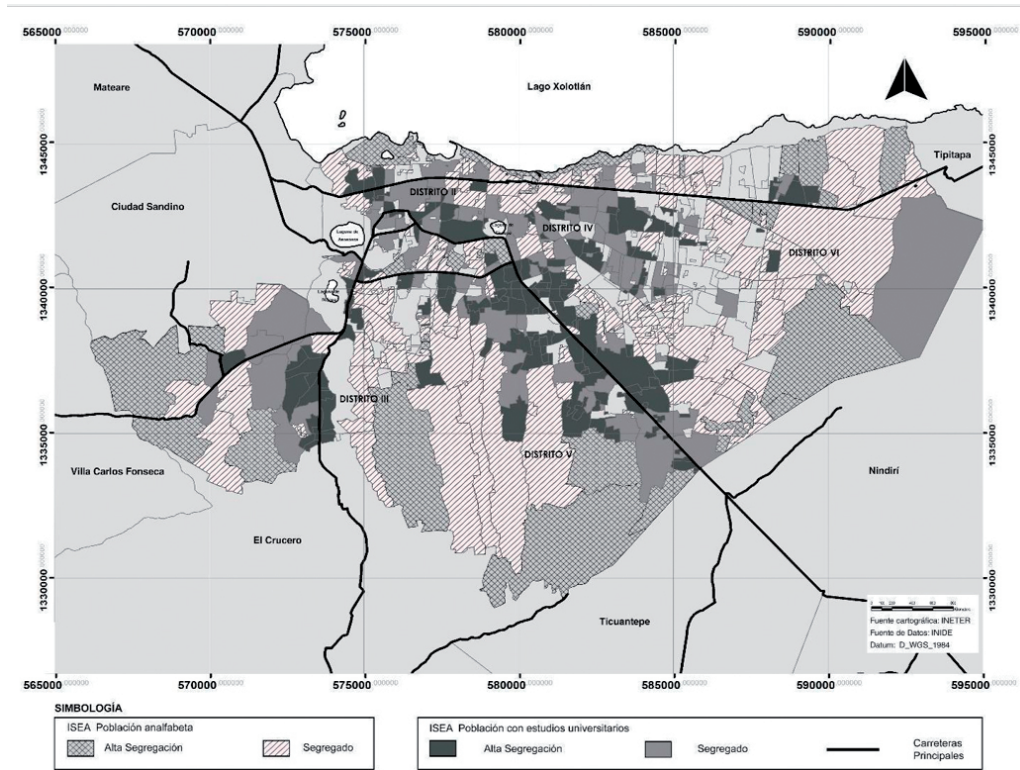


**Figura 3:** Mapa del Patrón de Segregación de la ciudad de Managua de la población con estudios universitarios completos en 2005  
 Fuente: Elaboración propia con base en el VIII Censo de Población y IV de Vivienda

Las localizaciones identificadas evidencian que al 2005 Managua exhibía rasgos del patrón de segregación residencial tradicional latinoamericano, a la vez que se vislumbran algunas tendencias incipientes, asociadas a un proceso de extensión de la ciudad formal a través de innovaciones espaciales promovidas por el capital inmobiliario

para los estratos económicos superiores. Estas se evidencian mediante la existencia de barrios homogéneos (urbanizaciones cerradas) de población con estudios universitarios completos insertados en áreas donde predominan grupos de menores ingresos (figura 4).





**Figura 4:** Mapa síntesis del Patrón de Segregación de la ciudad de Managua para ambos grupos en estudio en 2005  
**Fuente:** Elaboración propia con base en el VIII Censo de Población y IV de Vivienda

Como señaló Abramo (2012), “el efecto urbano de una pequeña intervención de diferenciación del producto (nuevas alternativas residenciales) para un segmento restrictivo del mercado se asemeja a un caleidoscopio, donde el mínimo desplazamiento de un cristal, reconfigura toda la imagen”

(p.62). De manera que el patrón de segregación parece reconfigurarse a partir de una dinámica caleidoscópica del mercado formal, donde la acción localizada del capital inmobiliario ha empezado a producir efectos correlativos en cascada, desde lo alto de la pirámide social hacia abajo.

## Conclusiones

Managua se caracteriza por ser una ciudad con segregación a pequeña escala, puesto que ambos grupos sociales en estudio se hallan más concentrados en este grado de escalamiento. No obstante, la población con estudios universitarios tiende a concentrarse más en el espacio urbano que la población analfabeta en todas las escalas. Por su lado, la población analfabeta tiende a conformar extensas áreas socialmente homogéneas. Sin embargo, los grupos que viven en espacios más homogéneos son aquellos con más alto nivel educativo y con mayores ingresos que muestran una marcada disposición a autosegregarse y conformar áreas fuertemente homogéneas hacia el interior.

El patrón de segregación residencial tradicional latinoamericano se manifiesta en Managua a través de dos rasgos: una marcada concentración de la población con nivel educativo más alto en una dirección geográfica definida (eje NO-SE); y la concentración de la población con nivel educativo más bajo en extensas áreas en la periferia y en intersticios en el centro de la ciudad.

La SRS en Managua presenta dos tendencias relacionadas: (i) la dispersión espacial de los grupos medios y altos hacia áreas donde predominan grupos de menores ingresos; y la consecuente reducción de la distancia geográfica entre los distintos grupos sociales, asociada a la promoción de nuevas alternativas residenciales y al funcionamiento de los mercados del suelo; (ii) el despliegue de una dinámica “contradictoria” por parte de la población con nivel educativo más alto, la cual se muestra más heterogénea al exterior y altamente homogénea al interior. Las localizaciones identificadas evidencian que los grupos sociales en estudio experimentaban una ocupación diferencial del espacio urbano y un acceso inequitativo a la infraestructura física y social que la ciudad ofrece. Esto sugiere que la vulneración del derecho a la educación ha resultado en la vulneración del derecho a la ciudad.

## Referencias bibliográficas

- Abramo, P. (2010). Mercado e ordem urbana. Do caos a teoria da localização residencial. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- (2012). La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas. En Revista EURE 38 (114), 35-69.
- Buzai, G., Baxendale, C., Rodríguez, L. y Escanes, V. (2003). Distribución y segregación espacial de los extranjeros en la ciudad de Luján. Un análisis desde la geografía cuantitativa. En *Signos Universitarios*, 23(39), 29-52.

- Gómez, R. y Alvarado, C. (2016). La dinámica espacial de la segregación residencial: concentración y homogeneidad en la Zona Metropolitana del Valle de México. En *Revista Cardinalis*, 4 (7), 179-197.
- (2013). Fragmentación urbana: estudio por medio de sistemas de información geográfica en la zona metropolitana de Querétaro 1990-2010. Tesis de doctorado. México: UNAM.
- Groisman, F. y Suárez, A. (2006). Segregación residencial en la ciudad de Buenos Aires. En *Población de Buenos Aires*, Vol. 3 (4), 27-37.
- Instituto Nacional de Información de Desarrollo (2008). Managua en cifras. Managua, Disponible en [www.inide.gob.ni](http://www.inide.gob.ni)
- Kaztman, R. y Retamoso, A. (2005). Segregación espacial, empleo y pobreza en Montevideo. En *Revista de la CEPAL*, 85, 131-148.
- Linares, S. (2012). Dificultades metodológicas al medir la segregación: el problema del tablero de ajedrez y de la unidad espacial modificable. En *Revista GEOSIG*, 4 (4), 10-22.
- Marengo, C. y Elorza, A. (2014). Tendencias de segregación residencial socioeconómica: el caso de Córdoba (Argentina) en el período 2001-2008. En *Revista EURE* 40 (120), 111-133.
- Martori, J. y Hoberg, K. (2004). Indicadores cuantitativos de segregación residencial. El caso de la población inmigrante en Barcelona. En *Revista Scripta Nova*, vol. VIII, No. 169.
- Molinatti, F. (2013). Segregación residencial socioeconómica en la ciudad de Córdoba (Argentina): tendencias y patrones espaciales. En *Revista INVI*, 28 (79), 61-94.
- Rodríguez, G. (2013). El uso de zonas censales para medir la segregación residencial. Contraindicaciones, propuesta metodológica y un estudio de caso: Argentina 1991-2001. En *Revista EURE* 39 (118), 97-122.
- Sabatini, F. (2006). La segregación social del espacio urbano en las ciudades de América Latina. Documento del Banco Interamericano de Desarrollo, Departamento de Desarrollo Sostenible, División de Programas Sociales.
- (2015). La ruptura del patrón de segregación y su significado teórico y práctico. En Aguilar, A. y Escamilla, I. (coord.) *Segregación urbana y espacios de exclusión: Ejemplos de México y América Latina* (pp. 25-46). México: UNAM.
- Cáceres, G. y Cerda, J. (2001). Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción". En *Revista EURE* 27 (82), 21-42.
- Suárez. B. y López, N. (2013). Segregación socio-residencial en la ciudad de Managua. Cuaderno de Investigación 30. Universidad Centroamericana (UCA).
- Villalobos, E. (2013). Estratificación social y estructura urbana. Transformación de la segregación socioeducacional en Iquique. Tesis no publicada. Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.



**UNIVERSIDAD  
DEL AZUAY**  
50 AÑOS

---

Casa   
Editora

ISBN: 978-9942-778-39-0



9 789942 778390