

2007-07-15

AS 15

ARQUITECTURA Y SOCIEDAD N° 15
Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Universidad Central del Ecuador



ARQUITECTURA Y SOCIEDAD N° 15
Marzo 2007

Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Universidad Central de Ecuador

Director: Arq. Miguel Hernández
Comisión de publicación: Miguel Hernández, Mario
Mullo, Agustín Ribadeneira
Diagramación y diseño de portada: Agustín Ribadeneira
Fotografía: Eduardo Báez, Mario Mullo, Agustín
Ribadeneira

CONSEJO DIRECTIVO 2007

Arq. Manuel Ramírez Castro

DECANO

Arq. Miguel Hernández

VICEDECANO

Ing. Jorge Alomía

VOCAL DOCENTE PRINCIPAL

Arq. César Camacho

VOCAL DOCENTE PRINCIPAL

Sr. Sergio Bermeo

1° VOCAL ESTUDIANTIL PRINCIPAL

Srta. Patricia Mediavilla

2° VOCAL ESTUDIANTIL PRINCIPAL

Sra. Sonia Bustillos

VOCAL PRINCIPAL TRABAJADORES

Arq. José Espinoza

DIRECTOR DE ESCUELA

Arq. Efraín Pilataxi

PRESIDENTE ASO. PROFESORES

Sr. Raúl Torres

PRESIDENTE ASO. ESTUDIANTES

Sr. Francisco Urrutia

PRESIDENTE ASO. TRABAJADORES

Sr. Hernán Espinosa

REPRESENTANTE ESTUDIANTIL AL H. CONSEJO

UNIVERSITARIO

Las opiniones vertidas en los artículos de la Revista son
de exclusiva responsabilidad de sus autores y no
compromete a la Facultad de Arquitectura y Urbanismo,
sus personeros y autoridades.

INDICE

Introducción Mario Mullo Sandoval	5
Las vías y el transporte urbano en la ciudad de Quito Roberto Miño Garcés	7
La nueva imagen de Quito José Báez Arcos	17
Pedro Vicente Maldonado y la región en el Ecuador Clímaco Bastidas Catañeda	27
Había una vez un río Patricio Recalde Proaño	37
¿Que quiere Quito en actual espacio del aeropuerto? Antonio Narváez Ribadeneira	41
Los terrenos de actual aeropuerto Marical Sucre Jaime Andrade Heimann	47
El nuevo panorama urbano del Ecuador Jorge Núñez Sánchez	51
Fundamentalismo liberal explota en Quito René Báez	59
Reflexiones sociológicas sobre el patrimonio cultural tangible e intangible Domingo Paredes Castillo	65
El nuevo traje del emperador Nikos Salingaros	81

PRESENTACIÓN

Algún tiempo ha transcurrido desde la publicación de la Nro. 14 de la Revista de Arquitectura y Sociedad, órgano difusor del sentir y del pensar de quienes hacemos la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central del Ecuador. Factores internos lo han impedido.

En esta ocasión, publicamos la Nro. 15, con renovada fuerza y con importantes artículos sobre temas actuales.

Ningún espacio es más propicio para manifestar el pensamiento, que el espacio universitario. Ningún espacio es más abierto para generar la discusión y la crítica constructiva que el universitario.

Ningún espacio es más apto que el universitario para generar conocimiento y difundirlo.

En este décimo quinto número, contamos con importantes colaboraciones de varios docentes de la Facultad que nos hacen meditar sobre diferentes temas de palpitante actualidad: Vialidad y Transporte, sobre la Nueva Imagen de Quito, un importantísimo Análisis sobre Pedro Vicente Maldonado y el Ecuador, experimentados criterios sobre el Nuevo Aereopuerto de Quito, el Panorama Urbano en el Ecuador, una propuesta filosófica sobre el Fundamentalismo Liberal en Quito, Reflexiones sobre el Patrimonio Cultural y el artículo: "El Nuevo Traje del Emperador", con razonamientos de Nikos Salingaros y Michael Mechaffy sobre el Deconstructivismo.

Evidenciamos así un nuevo encuentro con nuestros lectores y volvemos a abrir el espacio para importantes aportes de los docentes de la Facultad.

Arq. Manuel Ramírez Castro
DECANO FAU



INTRODUCCIÓN

Mario Mullo Sandoval

De esta manera estamos contribuyendo al cumplimiento de los objetivos fundamentales de la Universidad: profundizar en el conocimiento de los problemas urbanos, ambientales y sociales, que aquejan a nuestra sociedad y sobre todo, avanzar en la búsqueda de soluciones.

En esta oportunidad, docentes investigadores de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central del Ecuador proponen sus reflexiones a través de este medio, que pretende recoger la producción académica en los campos de la ciencia, la tecnología, la arquitectura, el urbanismo, el medio ambiente y la política.

De esta manera estamos contribuyendo al cumplimiento de los objetivos fundamentales de la Universidad: profundizar en el conocimiento de los problemas urbanos, ambientales y sociales,

que aquejan a nuestra sociedad y sobre todo, avanzar en la búsqueda de soluciones.

Los trabajos que presentamos a continuación, fueron recopilados por el equipo de Coordinación de la revista, integrado por el Arq. Miguel Hernández, Arq. Agustín Ribadeneira y Dr. Mario Mullo

La presente entrega contiene los siguientes artículos:
El Arq. Roberto Miño Garcés, escribe un artículo

sobre "Las vías y el transporte en la ciudad de Quito", en el cual plantea el escenario general, el marco jurídico, los componentes del sistema, el estado de la situación y algunas ideas sobre las posibles soluciones.

El Arq. Eduardo Báez Arcos, presenta "La nueva imagen de Quito, un caso de gestión en áreas históricas urbanas", que fue una ponencia, en la II Conferencia sobre Patrimonio Urbano y Construido, realizado en la Habana, Cuba, en Abril de 2005.

El Arq. Clímaco Bastidas, al celebrarse 300 años del natalicio de Pedro Vicente Maldonado, presenta el tema "Pedro Vicente Maldonado y la región en el Ecuador"; es una síntesis de la visión regional de Pedro Vicente Maldonado, planteándolo como un referente decisivo para la construcción de un modelo de desarrollo nacional, basado en políticas de desmonopolización, descentralización equitativa y aprovechamiento de ventajas comparativas geográficas y ecológicas, que abonen a una producción sustentable y dinámica.

El Arq. Patricio Recalde Proaño, presenta un interesante relato sobre la recuperación del río Machángara en su artículo "Había una vez un río".

El Arq. Antonio Narváez, presenta algunas reflexiones sobre el aeropuerto en su artículo "¿Que quiere Quito en el espacio del actual Aeropuerto?" y las aborda desde los puntos de vista técnico, ecológico y económico planteando algunas conclusiones y recomendaciones.

El Arq. Jaime Andrade Heymann, presenta

igualmente valiosos puntos de vista sobre "Los terrenos del actual aeropuerto Mariscal Sucre".

El Dr. Jorge Núñez, escribe sobre el tema "El nuevo panorama urbano en el Ecuador" en el cual revisa algunos aspectos de la problemática urbana actual, llamando la atención sobre una serie de implicaciones sociológicas y arquitectónicas

El Eco. René Báez en su artículo "Fundamentalismo liberal explota en Quito" analiza la rebelión de los Forajidos de Abril del 2005 y sus consecuencias políticas en el contexto del neoliberalismo y la globalización.

El Dr. Domingo Paredes, hace unas "Reflexiones sociológicas sobre el patrimonio cultural tangible e intangible". El interés del autor es señalar que el arquitecto debe comprender el sentido del sistema social, dentro del cual diseña los objetos arquitectónicos y urbanos.

Hemos incluido un artículo de Nikos Salingaros y Michael Mehaffy, "El nuevo traje del emperador", tomado la Revista Ambiente 90 (Marzo de 2003), versión original publicada en inglés por Planetizen (Enero de 2003) y traducido por Pablo Bullaude. Se trata de una serie de observaciones teóricas sobre el deconstructivismo.



LAS VÍAS Y EL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE QUITO

Roberto Miño Garcés

El problema del transporte urbano, como la mayoría de los problemas, consiste en la imposibilidad de conciliar una serie de objetivos parcialmente incompatibles. A los ciudadanos les gustaría desplazarse por el área urbana: con rapidez, confortablemente a bajo costo, casi todos al mismo tiempo y casi todos hacia o desde los mismos sitios

INTRODUCCIÓN.-

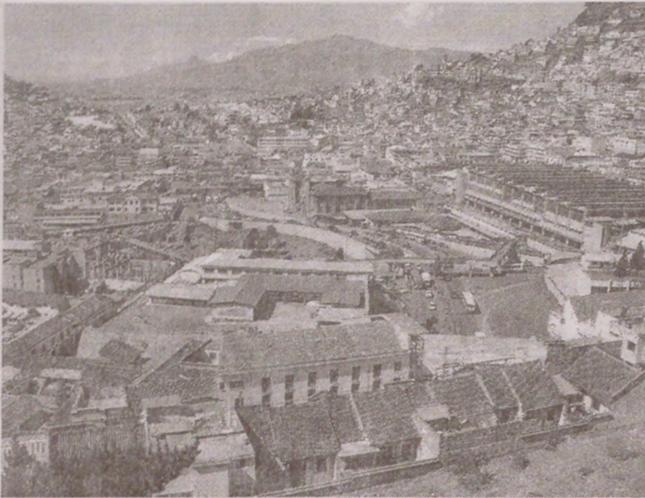
Las vías y el transporte constituyen elementos esenciales del medio ambiente urbano.

Los dos constituyen bienes comunes, bienes públicos con sus modos de producción y de consumo, sus actores y sus desafíos. Por ello, más adecuado sería considerar a las vías y al transporte en el contexto de la movilidad y a ella como un bien común indispensable para todos en el medio urbano.

La movilidad es el movimiento, la capacidad de desplazarse, el acceso posible a este bien indispensable que es la esencia misma de la ciudad.

El acceso a otros bienes comunes como el suelo, el aire, el agua o la vivienda implica a menudo el uso de la movilidad.

Entonces, considerando a la movilidad urbana como un bien común debemos analizar los diferentes factores que participan



en sus modos de producción, los actores del consumo, los factores jurídicos, económicos o políticos que contribuyen a su definición.

Al igual que en el caso del agua, el suelo y el aire, existe un medio público de producción de movilidad y también modos de producción privados, colectivos, legales e ilegales.

EL ESCENARIO: LA CIUDAD.-

El territorio del Distrito Metropolitano tiene aproximadamente 423.000 hectáreas y residen en él cerca de un millón y medio de pobladores siendo la tasa de motorización de 40 vehículos por cada 1000 habitantes habiéndose previsto que en 15 años ésta será 5 veces superior.

Se estima que la demanda diaria para el servicio de transporte público es cercana a dos millones de viajes de los cuales

aproximadamente un millón setecientos mil corresponden a desplazamientos realizados en los buses y en el trolebús, de los cuales el 52% son viajes que se realizan hacia y dentro de la zona central, 25 % viajes que tienen su origen fuera e la zona central y 20 % con origen y destino en el interior de la zona central.

EL MARCO JURÍDICO.-

Históricamente los municipios eran competentes en materia de transporte urbano hasta que se creó la Dirección General de Tránsito y en 1963 el Consejo Superior Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres pero enhorabuena para Quito, el 27 de Diciembre de 1993, el Congreso Nacional aprobó la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito publicada en el Registro Oficial No 345 que le otorga al Municipio la facultad de planificar, regular y coordinar todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción para lo cual expedirá con competencia exclusiva, las normas necesarias"

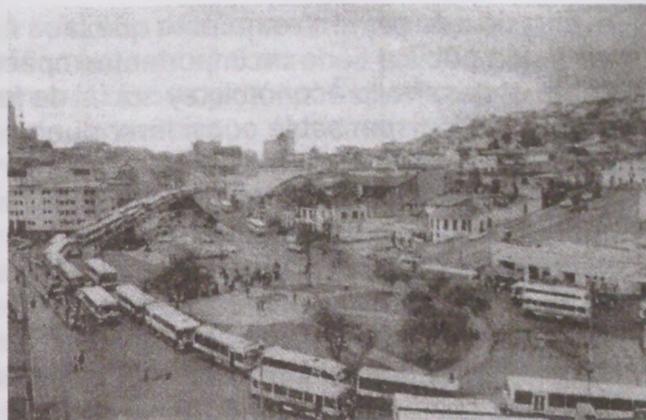
Esta Ley fue complementada con los decretos ejecutivos Nos. 3304 y 3305 publicados en el Registro Oficial del 12 de Diciembre de 1995, siendo posible afirmar que desde esa fecha el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito tiene toda autoridad en materia de transporte urbano en su territorio.

Para desarrollar sus funciones se creó la Unidad de Planificación y Gestión del Transporte (UPGT) que pretendió racionalizar el transporte en Quito para lo que propuso los siguientes proyectos: transporte público, transporte integrado, políticas tarifarias, ordenamiento de rutas del sistema convencional de buses, semaforización y señalización de la ciudad y reformas geométricas para facilidades de tránsito.

Adicionalmente, hasta Diciembre del 2.001 habían 4 entidades directamente relacionadas con el transporte (UEPT, UOST, EMT y CGTM) y otras 2 vinculadas al desarrollo de la infraestructura del transporte como la DGP y la EMOP.

Con esa base, se pronosticó un proceso de transformación en la administración de los transportes urbanos, un modo de funcionamiento radicalmente diferente al practicado hasta ese entonces, grandes cambios para generar movilidad, erradicando los modos caóticos de estancamiento urbano, pero no se cumplió el pronóstico puesto que los proyectos quedaron trancos con la llegada de la nueva administración la misma que cambió de denominación a la UPGT por la de Empresa de Servicios y Administración del Transporte (EMSAT)

La nueva administración consideró que existía un alto grado de dispersión de responsabilidades que encarecían y dificultaban la adecuada prestación de los



servicios de transporte, como fundamento para implantar lo que denominó “una reforma institucional” determinando “un organismo rector que formule la política y estrategia, planifique y regule, y otro ejecutor y fiscalizador”, la Dirección Metropolitana de Transporte y Vialidad y la Empresa Metropolitana de Servicios y Administración del Transporte respectivamente, lo que en el fondo no hace más que añadir una entidad, cambiar de nombre a la UPGT y anular la coordinación que existía..

ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD: PROCESO DESCONOCIDO.-

Sólo con una mejor calidad de la inversión pública y privada será posible alcanzar niveles de crecimiento económico aceptables y acordes con las postradas necesidades del Ecuador.

Decisiones de inversión que se fundamenten en un proceso de identificación, formulación y

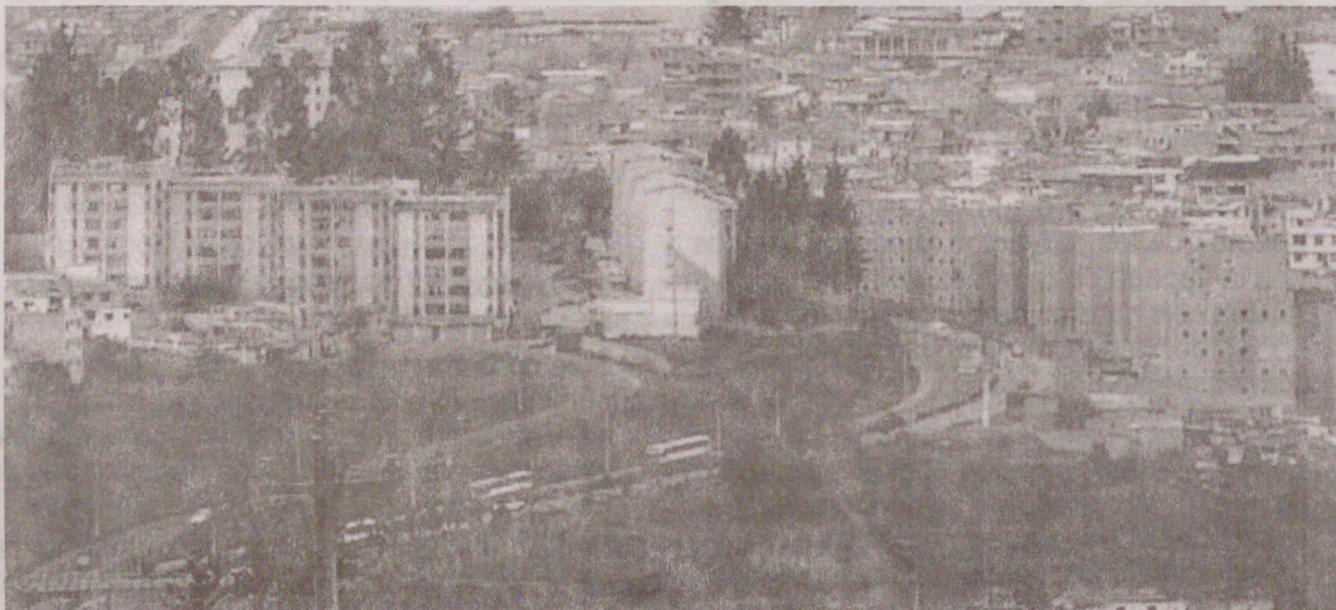
evaluación de proyectos, puesto que la inversión pública tiene un importante impacto sobre el desarrollo económico y social de los países, es indispensable considerar que no sólo es relevante el monto de los recursos asignados sino también la eficiencia con la cual ellos son invertidos. Esto último se traduce en asignar los escasos recursos que se disponen para inversión a aquellos sectores en los cuales se obtendrá el mayor retorno social por unidad monetaria invertida.

Mal hace la sociedad que considera que los proyectos viales urbanos no deben someterse al proceso de identificación, formulación y evaluación para seleccionar y priorizar aquellos proyectos que maximicen el bienestar de la sociedad.

En nuestro medio, en nuestras instituciones, en la práctica esto es así, no se realizan estos estudios previos para ejecutar una decisión racional, por ello esta acápite se tituló como "proceso desconocido"

LAS VÍAS Y EL TRANSPORTE URBANO

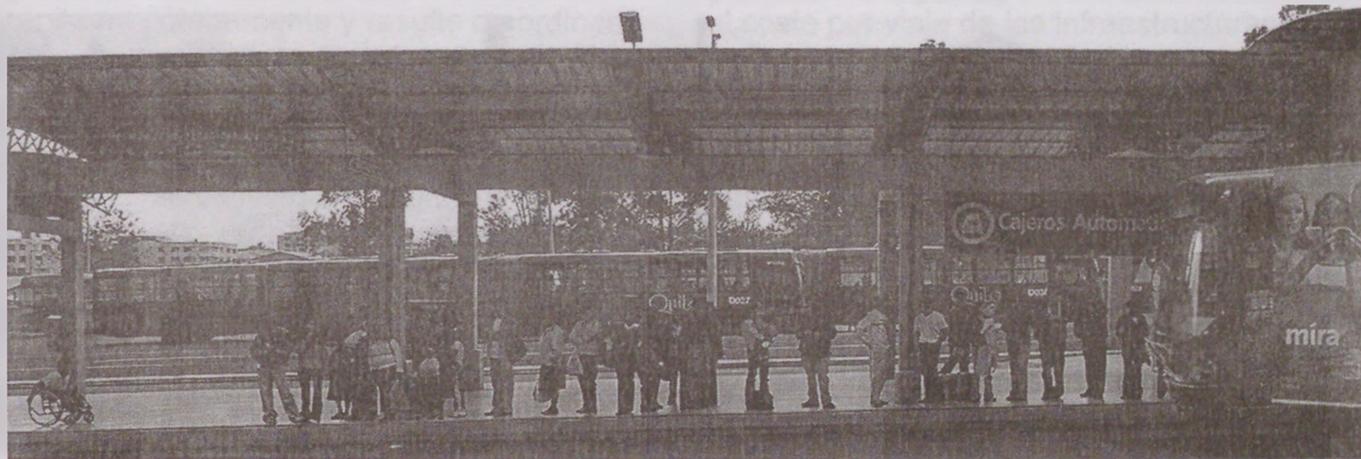
Según la Ley de Régimen Municipal, los municipios en general, tienen entre sus funciones primordiales la de construcción, mantenimiento, aseo, embellecimiento y reglamentación del uso de caminos, calles, parques, plazas y demás espacios públicos. Esta función corresponde de hecho al control de un elemento físico determinante del modo de producción de la movilidad que es la infraestructura vial .



El sistema vial forma la estructura principal de la ciudad, constituyendo tal vez, su elemento más destacado.

En las ciudades ya existentes el conocimiento del sistema vial en sus mínimos detalles es de primordial importancia para el adecuado establecimiento de una gerencia de operaciones en la que el efectivo ordenamiento, oportuno mantenimiento e implementación de formas de control dinámicas, producen su eficiente uso y máximo aprovechamiento. Cada tipo de uso del espacio (comercial, residencial, institucional e industrial) tiene una capacidad diferente de atraer o generar viajes. Hay por tanto una relación íntima entre sistema vial y uso del suelo. De la misma forma y a la inversa, en el planeamiento y definición de la normativa, los múltiples usos del espacio urbano deberían ser determinados por el establecimiento de un correcto sistema vial.

La solución permanente al problema del tráfico está en el control de las construcciones y de su respectivo uso, de modo de evitar que éstas den origen a un tráfico más intenso del que el sistema de vías puede soportar. La zonificación es el control más eficaz para la consecución de este objetivo, no sólo por el control sobre el grado de aprovechamiento de la tierra como por la fuerza de las exigencias que formula con respecto del estacionamiento fuera de las vías de tránsito. En un sistema vial bien planeado cada elemento es destinado a una función especializada. Ese sistema debe ser jerarquizado con vías dimensionadas de conformidad con el volumen de tráfico. Tal proyecto funcional disminuye el porcentaje de área total destinada a vías, reduce el costo de construcción y mantenimiento de ellas y permite mayores velocidades y seguridad del tráfico y torna más agradables los barrios residenciales y otros espacios. Un proyecto funcional exige vías de tráfico sin curvas



forzadas y pendientes exageradas y carpetas de pavimento bien regular y resistente. Ejemplos prácticos de esto lo podemos encontrar en las ciudades del Japón, en donde la filosofía que sustenta su organización es que las vías son sola y exclusivamente para generar movilidad.

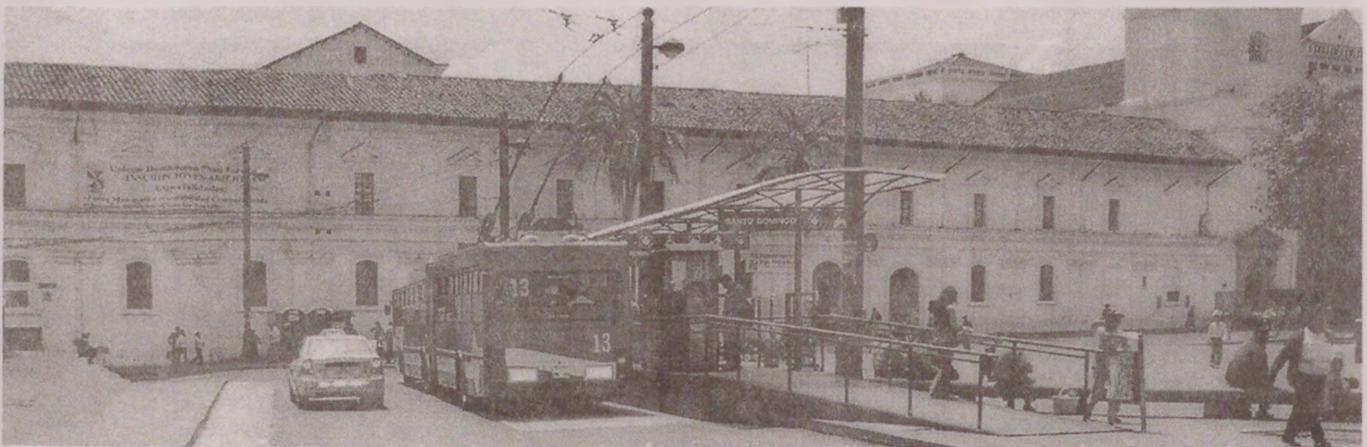
Movilidad de las personas, de las bicicletas y de los vehículos. No hay espacio para el estacionamiento en las vías japonesas. Para ello tienen lugares específicos: los lotes, los edificios de estacionamiento y los garajes particulares.

El Municipio del Distrito Metropolitano tiene además de la responsabilidad de la producción de las vías, elemento esencial de la formación de movilidad, la de la generación del transporte, determinación de itinerarios y frecuencias de los buses urbanos, sin embargo aún no se ha roto la negativa tradición que generó la policía de que sean las propias “empresas” o “cooperativas” las

que definan esos parámetros. Por otro lado, se mantiene en el Consejo Superior Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres la función de fijar las tarifas, a pesar de que no dispone de una estructura técnica capaz de sostener y justificar las decisiones adoptadas.

A la policía de tránsito, con la Dirección Nacional en la cúspide y sus ramificaciones en las provincias a través de las jefaturas de tránsito le corresponde, penosamente todavía, el control del tráfico y del transporte, función que no la cumple, no la ha cumplido y por la naturaleza deleznable de sus miembros, no se puede pronosticar que la cumplirá.

Las Jefaturas de Tránsito de las diferentes provincias tienen competencia para controlar el parque vehicular, pero de la misma manera en Quito esa atribución la tiene el Municipio del Distrito Metropolitano aunque la concesión final de la matricula la ejecuta la Jefatura de Tránsito de Pichincha.



Del análisis de la Misión y los objetivos asignados a la policía de tránsito se concluye que no ha logrado los objetivos y en consecuencia que no ha cumplido con la Misión por lo que ya no es pertinente su existencia como actor en el ámbito de la movilidad y lo procedente sería diseñar acciones de control y autocontrol que radiquen en la sociedad, otra vez se diría, siguiendo ejemplos como los establecidos en el Japón.

El problema del transporte urbano, como la mayoría de los problemas, consiste en la imposibilidad de conciliar una serie de objetivos parcialmente incompatibles. A los ciudadanos les gustaría desplazarse por el área urbana: con rapidez, confortablemente a bajo costo, casi todos al mismo tiempo y casi todos hacia o desde los mismos sitios. Como los viajes, en general, son hacia el trabajo o a las compras, el tiempo empleado es tiempo sustraído a una actividad productiva. El hecho de que el camino se repita monótonamente y resulte de ordinario carente de atractivos no hace sino añadir inconvenientes al movimiento urbano el mismo que se convierte entonces en algo que hay que terminar lo antes posible; la velocidad se convierte en objetivo primordial, y la congestión del tráfico, que obliga a un movimiento más lento, en el principal de los problemas. En Quito la infraestructura vial es subutilizada y genera congestión.

El automóvil particular ofrece una incomparable calidad de movimiento

(flexibilidad, confort, privacidad) excepto en los peores momentos del embotellamiento en que la irritación y la tensión pueden inclinar la balanza al otro lado. La ventaja cualitativa del automóvil sólo puede obtenerse a expensas de la economía puesto que esta forma de movimiento es el modo de transporte que emplea al mismo tiempo más capital y más suelo pero, no sería tan caro si no fuera por la aguda concentración de la demanda de calles y estacionamientos en horas punta, como consecuencia de horarios convergentes de actividades.

La peor congestión es la que resulta del uso del transporte personalizado que se concentra en el tiempo y en el espacio.

El tratar de satisfacer la demanda de las horas punta resulta muy caro e incluso antieconómico, la inversión pública adicional en infraestructura de transporte agudiza las puntas y disminuye el "factor de carga" (relación entre la intensidad media de tráfico y la máxima o punta) incrementando también el coste por viaje de las infraestructuras de transporte urbano, este parece que es un asunto que no se tiene muy claro y por ello en lugar de poner interés en liberar a las calles del estacionamiento se construyen más "corredores" para "inyección" de tráfico.

También podríamos expresar el problema del transporte urbano con terminología empresarial como la suma de dos problemas interrelacionados en el tiempo: fijación de precios para hoy, e inversiones para el futuro. Lo inmediatamente necesario es conseguir

un flujo de tráfico más eficiente, dada la red existente de infraestructuras de transporte y dado el modelo existente de uso del suelo.

Un concepto fundamental es el de las vías sola y exclusivamente para la movilidad, no para el estacionamiento.

Desafortunadamente las causas del problema del tráfico urbano no alcanzan a ser comprendidas en el ámbito de las autoridades y funcionarios involucrados o no tienen el menor interés en atenderlas. Las causas principales de la congestión del tráfico urbano, del estancamiento de la ciudad son la indisciplina ciudadana, el insuficiente aprovechamiento de la capacidad de las vías, la inadecuada ubicación de las señales de tránsito, el uso anárquico del espacio urbano para estacionamiento vehicular y la total ausencia de control

Como ejemplos de la carencia de valor que se le da al concepto de la capacidad de la vía

y al control se mencionan las calles Riofrío, Río de Janeiro, Bolivia, 18 de Septiembre, Jorge Washington, Luis Cordero, San Gregorio, Carrión, Veintimilla, Orellana, Eloy Alfaro, Cuero y Caicedo, Mariana de Jesús, Rumipamba, Mañosca, Gaspara de Villaroel, Av. República, Av. Portugal, Av. González Suárez, Av. República del Salvador, Av. Rodrigo de Chávez, calle Pedro de Alfaro, Av. Ana Paredes de Alfaro, etc...en las que a pesar de su importante volumen vehicular y su carácter de colectoras, su capacidad queda reducida a un sólo carril de circulación y en ellas se pueden verificar las 5 causas mencionadas.

Así mismo, múltiples son los ejemplos de calles colectoras que poseyendo un ancho de tres carriles se permite estacionamiento en los dos lados y dos sentidos de circulación.

En lo que al transporte se refiere, el consumidor para decidir entre transporte privado y transporte colectivo o público, se ve



frente a un mercado organizado en favor del automóvil privado en el tráfico urbano, pero dejemos que él decida por sí mismo, pero hagámoslo de manera que él mismo pague los costes: que sean financiadas las vías de circulación, no con cargo a fondos municipales, sino por medio de tarifas de uso, tarifas tales que cubran totalmente la inversión en las infraestructuras utilizadas. Y que esta imposición se realice de tal modo que el consumidor tenga clara conciencia del costo real que le reporta su elección. Esto debe llevar por lo mismo a terminar con el subsidio que actualmente se proporciona a los propietarios de buses, taxis, camiones, a los usuarios de los estacionamientos en la vía, etc...

Es de la mayor importancia conseguir que las tarifas de uso pagadas por los conductores no cubran simplemente en forma agregada el conjunto de las infraestructuras ofrecidas, sino que esas tarifas sean ligadas con la mayor precisión y especificidad posibles al acto mismo de utilización de aquellas infraestructuras. El conductor del automóvil privado por las calles de la ciudad debería soportar los costes de esas calles, del control del tráfico (inexistente ahora) y de otros costes indirectos, no en forma de cantidad global de la que fuese obscuramente consciente, sino explícitamente lo más cerca posible del tiempo y lugar en que efectúa la decisión de conducir su coche antes que usar el bus o el trolebús.

La imposición de tarifas por el uso del

automóvil particular, del cajón de estacionamiento o el abuso del carril de circulación, en los sectores y tiempos más congestionados de la ciudad, constituiría un poderoso correctivo que aliviaría el problema independientemente de la respuesta económica del conductor: si abandonando su coche para utilizar el sistema de transporte público, se ahorraría el escaso espacio vital de la ciudad y el tráfico fluiría mejor; si pagando el impuesto, se generará el ingreso mediante el cual podrían financiarse nuevas inversiones en infraestructura en las zonas marginales, superficialmente atendidas sólo en tiempos de campaña política.

EL ESTADO DE LA SITUACIÓN.-

La actual administración municipal propuso, mediante el Plan Maestro de Transporte dos tipos de estrategias, unas referidas a la demanda y otras a la oferta. Seguidamente se menciona que ha pasado con ellas a 4 años de la propuesta :

- ◆ No se ha logrado densificar demográficamente las áreas subutilizadas.
- ◆ No se ha producido ningún desfase de los horarios de la demanda, de manera que no se ha producido ningún ajuste del desequilibrio entre oferta y demanda.
- ◆ Las denominadas "ciclovías" no han sido implantadas como un sistema alternativo para el transporte local sino como una ocupación circunstancial de las bicicletas sobre la infraestructura vial existente.



- ♦ No se han desarrollado vías peatonales ni andenes .
- ♦ No se ha logrado desalentar el uso del vehículo privado y la carencia de acciones de control incentiva el incremento de ese uso.
- ♦ No se han provisto facilidades para el tráfico de carga
- ♦ No existen facilidades de tráfico para el paso fuera de las zonas urbanas consolidadas.
- ♦ No existe en la práctica una definición técnica del sistema de rutas.
- ♦ No se han definido estándares de vehículos para cada tipo de servicio.
- ♦ Ni se ha extendido al máximo la vida útil del sistema vial ni se ha recuperado la capacidad perdida de las vías con el uso indiscriminado para estacionamiento.
- ♦ No existe ninguna mejoría en la operación de las intersecciones.
- ♦ Se ha desarrollado la infraestructura vial en función de mayor incremento a la inyección

de tráfico hacia la ciudad, sin instrumentar ninguna medida para descongestionar los núcleos de las zonas de demanda.

- ♦ Se ha implementado el nuevo marco regulatorio que ha incidido en mayor descoordinación, incoherencia y ausencia de gerencia de tráfico.
- ♦ Existe la posibilidad de que se haya fortalecido la capacidad organizativa de los proveedores individuales y privados de servicio, pero éste mantiene sus niveles de pésima calidad.

En síntesis, el grado de movilidad en Quito está en el más bajo nivel, en aquel en que se confunde con el estancamiento, con la paralización.

QUE HACER.-

Se debe combatir la indisciplina y falta de sentido común, la subocupación de la capacidad de las vías, la incorrecta señalización, la falta de solidaridad, la carencia de control y el mal uso de los espacios, porque entre cosas cosas y primero, son los vehículos de las autoridades gubernamentales y locales y esos actores sociales los que primero infringen las normas estableciendo el paradigma a seguir.

Bibliografía: Constitución Política
Ley de Tránsito y Transporte Terrestres
Plan Maestro de Transporte para el Distrito Metropolitano de Quito

LA NUEVA IMAGEN DE QUITO

Eduardo Báez Arcos

Ponencia del autor, en la II Conferencia sobre Patrimonio Urbano y Construido, Preservación, realizado en La Habana, Cuba, del 19 al 21 de abril 2005

Apenas se cumplió la acción de reubicación de los vendedores, con una acción perfectamente coordinada, el Fondo de Salvamento del Patrimonio, inició con arquitectos e ingenieros restauradores, acompañados de un pequeño ejército de pintores, albañiles, picapedreros, metal-mecánicos y otros obreros y artesanos, una acción de renovación de fachadas, que tenía dos objetivos: primero, recuperar arquitectónicamente la belleza de las edificaciones y segundo, impedir con ese trabajo, la permanencia o regreso de algún rebelde vendedor.

INTRODUCCIÓN:

El caso de Quito, como ciudad Patrimonio de la Humanidad, ha sido tratado en diferentes foros y su recorrido en lo que respecta la recuperación del área histórica, es reconocido como un interesante desafío entre la adaptación a la modernidad y la conservación arquitectónica monumental.

Quito, al igual que varias capitales de Latinoamérica, vivió un proceso similar cuando su zona histórica, que era la sede habitacional

de familias pudientes, empezó a transformar su uso y degenerando en un enorme mercado popular, sus habitantes prefirieron escapar del ruido y la contaminación, trasladándose a la zona norte para fundar los nuevos barrios acomodados como La Mariscal, El Batán, Ñaquito, Quito Tenis y otros.

Treinta años pasaron, dejando profunda huella en la imagen de la ciudad: la mayor parte de las calles del área central histórica, se veían

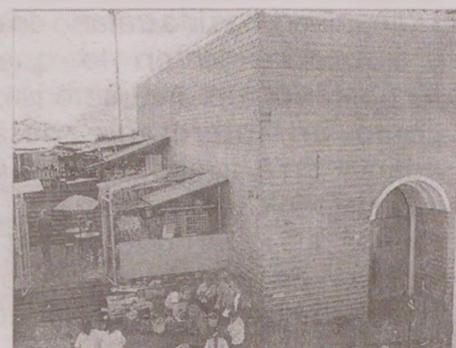
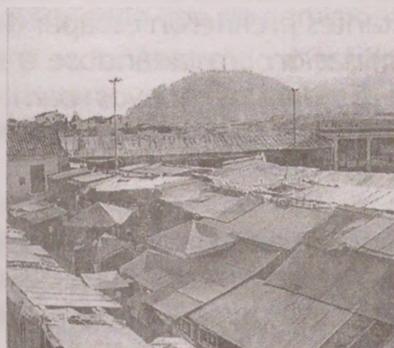
inundadas de toldos, plásticos, covachas y kioscos, que albergaban comerciantes y productos muy variados, en medio del desorden, el desaseo, la basura y condiciones precarias de higiene. Sin embargo, estaba latente en la conciencia de todos y sobre todo del Municipio de Quito, la necesidad de reformar este estado de cosas y cada administración intentaba, las más de las veces sin resultados concretos, aplicar un plan, una imposición o una ley que pueda organizar este caos.

Pasaron varias administraciones y tanto se repitió el tema, que se creó una conciencia ciudadana reflejando una seria incomodidad con el estado de cosas. A esta toma de conciencia, se añade que en marzo de 1987 sucede un terremoto que afecta a gran parte de las estructuras patrimoniales, sobretodo de arquitectura religiosa. Esa misma actitud la tomaron varias administraciones municipales y ayudadas por coyunturas políticas favorables, se inició un acercamiento y negociación con los

vendedores informales que ocupaban las calles. Se acometió con este problema, porque en él como que se resumían todos los males del centro histórico. La tugurización, o el desaseo, el desorden el tránsito vehicular o la falta de espacios públicos, se concentraban en la ocupación de las vías, confirniéndole a este problema, con razón o sin ella, la acumulación de todos los males. Cabe mencionar que esta negociación duró siete largos años, con un sinfín de particularidades, obteniéndose como resultado la reubicación organizada y pacífica de más de siete mil vendedores que ocupaban doce manzanas históricas.

Este hecho histórico del mes de marzo de 2003, fue el resultado de una acción conjunta de varios departamentos municipales, que felizmente, trabajaron en coordinación encabezados por el Alcalde.

Pero, y aquí empieza nuestro análisis, al despejarse las vías, al limpiarse las calles de esa ocupación arbitraria de más de treinta años,



empezó aparecer como por arte de magia, esa parte de la ciudad que había estado oculta, esas fachadas de casas y edificios que no se los había visto durante tantos años, prácticamente era desconocido para toda una generación....! y el momento de aparecer mostraron sus riquezas y pobreza, sus maravillas escondidas o sus defectos ocultos: fachadas de casas republicanas con ornamentaciones variadas, portones de piedra que estuvieron tapados con ropas y mercaderías, ventanas con balcones que ahora podían volverse floridos y alguna fachada monumental, como la de la Iglesia de La Merced que apareció imponente, con su plaza contigua que no había sido apreciada porque había estado inundada de plásticos, toldos, ventas y suciedad!

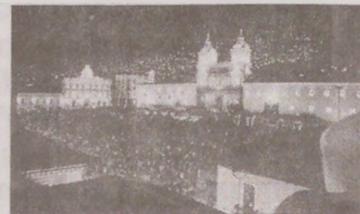
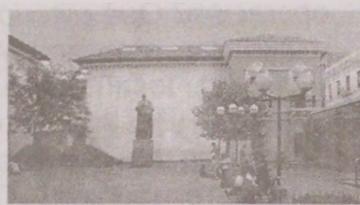
A esa nueva imagen había que rescatarla, renovarla, limpiarla, ponerle en valor y completarla, porque dejaron ver sus ruinas o sus espacios vacíos o lotes baldíos que estaban antes ocupados..... Cómo se ha efectuado esta

operación? Qué criterios se han aplicado para revalorizar esta zona? Cómo reaccionó la sociedad local? Qué rol han jugado el Municipio y los arquitectos restauradores? Qué tendencias han surgido como respuesta a la ciudad recuperada? Qué dinámicas se han despertado en esta "ciudad descubierta".... ? Estas y otras preguntas trataremos de responder y abordar en la exposición siguiente, proponiendo un diálogo constructivo que beneficie por su experiencia, a los convocados a esta importante reunión.

EL DESPERTAR DE UNA DINÁMICA:

Apenas se cumplió la acción de reubicación de los vendedores, con una acción perfectamente coordinada, el Fondo de Salvamento del Patrimonio, inició con arquitectos e ingenieros restauradores, acompañados de un pequeño ejército de pintores, albañiles, picapedreros, metal-mecánicos y otros obreros y artesanos, una acción de renovación de fachadas, que





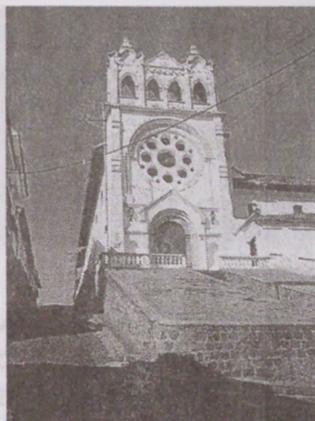
tenía dos objetivos: primero, recuperar arquitectónicamente la belleza de las edificaciones y segundo, impedir con ese trabajo, la permanencia o regreso de algún rebelde vendedor. Las calles se llenaron de andamios, pedestales, escaleras, cerrando al tráfico vehicular por unos días, pero obteniendo en pocos días una nueva imagen. Se estudiaron los espacios, las fachadas, el uso del color, la iluminación y todos los elementos del contexto urbano. Se cumplió una intensa etapa de trabajo que duró tres a cuatro meses, generando un movimiento económico interesante, que llegó a mover alrededor de un millón de dólares.

El paso siguiente fue la recuperación integral de los espacios urbanos, empezando por los más emblemáticos, como la Plazas: Grande, de San Francisco y Santo Domingo. En estas tres, se estudió el entorno arquitectónico, las

fachadas, el color, los materiales y la iluminación monumental. El resultado fue transformador: la ciudad se veía iluminada de manera diferente, novedosa, se resaltaban los elementos ocultos y la arquitectura de su entorno cobraba valor. La arquitectura menor era reconocida como parte del patrimonio monumental.

Pero esta acción, se hubiera convertido en un simple obra de "maquillaje urbano" si no se tomaban acciones paralelas con la comunidad. Las plazas, hay que reconocerlo, estaban tomadas por mendigos, beodos, prostitutas y habitantes nocturnos de poca confianza, que merodeaban en busca de una pobre víctima. La delincuencia menor y el robo eran pan de cada día, por lo que se encomendó a la administración de la zona Central, que hiciera un trabajo de re-localización de mendigos y control de estas plazas, para reducir la





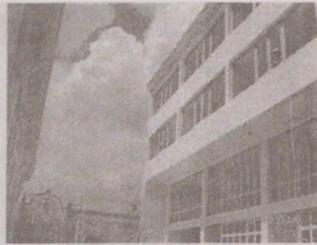
delincuencia. Poco a poco, tímidamente, los habitantes de la ciudad central volvían a “reconocer” su ciudad. Los primeros en recorrer las calles en la noche, para verificar los resultados de la operación, fuimos los propios técnicos, que hasta altas horas de la noche revisábamos la iluminación, el aseo, la presencia de la policía y otros. Concluimos que esta acción debería ser sostenida, pues era demasiado frágil, para dejarla sin seguimiento.

EL SOSTENIMIENTO ECONÓMICO:

Las acciones se dieron casi espontáneamente, y felizmente coordinadas: como los espacios

cobraran valor, la imagen era renovada, la confianza de la población se acrecentaba y las visitas al área histórica empezaron a reanudarse, hicieron falta servicios, era indispensable tomarse un café en la fría noche quiteña, los turistas buscaban un refugio o descanso reparador, los primeros negocios que se instalaron, al principio desconfiados, fueron los cafés y restaurantes. En los edificios restaurados y recuperados, se ofrecieron locales confortables, y pese a sus espesos muros, se obtuvieron todos los adelantos modernos en iluminación, aire acondicionado, voz y datos, etc. Los primeros cafés y





restaurantes, se asentaron con el apoyo de la Municipalidad, en locales de su propiedad y con subsidios en los arrendamientos.

Se empezaron a lograr los primeros frutos de la recuperación urbana y arquitectónica, que se revertían en réditos económicos directamente vinculados con el área histórica.

Hasta aquí hemos relatado el panorama de la evolución socio-económica, pasemos ahora a la constatación urbano arquitectónica:

LA NUEVA IMAGEN DEL QUITO HISTÓRICO:

Así como aparecieron los locales renovados en edificios restaurados, empezaron a verse en distintas partes de la ciudad histórica, obras de diversa índole, pero todas dirigidas a recuperar las edificaciones antiguas o aprovechar los pocos lotes vacíos, que obviamente tenían algunas dificultades topográficas, de ubicación o de reglamentación.

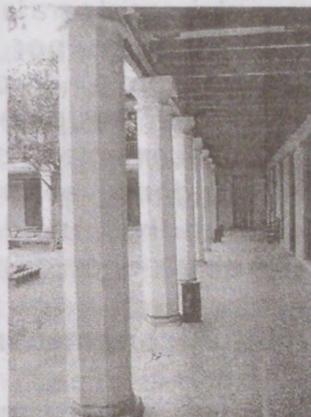
La intervención Municipal fue fundamental en este cambio de imagen y toma de acciones. La creación del FONSAL Y la Empresa de Desarrollo del CH, han sido los pilares fundamentales de esta transformación, las cuales se apoyan en la planificación global de la

ciudad manejada por la Dirección de Planificación del MMO. La obtención de un préstamo del BID por 43 millones de dólares, para arrancar con las obras más emblemáticas del centro, fue el primer paso en las acciones de rehabilitación urbana integral.

Edificios Patrimoniales:

- El Museo de la Ciudad: nueva instalación en el edificio del hospital más antiguo de América, edificio que conserva todas las características de sus orígenes y la adaptación a nuevo uso ha tenido un éxito notable. Categoría: restauración Monumental

- Centro Cultural Metropolitano: Edificio de la época republicana, antigua sede de la Universidad Estatal y Municipio de Quito, rehabilitado para función de Centro Cultural. Funcionan la Biblioteca municipal, salas de exposiciones temporales, Museo de cera Mena Caamaño, oficinas administrativas y una cafetería restaurante (la primera en instalarse)
- Palacio Arzobispal: Edificio patrimonial



del siglo XVIII, sede administrativa del Arzobispo de Quito. Fue restaurado y rehabilitado para crear en su interior un centro comercial y centro de restaurantes. Ha tenido un éxito importante y allí se encuentran al menos tres cafés tradicionales y varios almacenes, además del restaurante más lujoso del centro histórico, que tiene como fondo el escenario de la Plaza Grande.

- Pasaje Baca: Edificio neoclásico del siglo XIX que conserva sus características morfológicas originales al exterior, pero que se le propuso una renovación interior. Pudo ser un proyecto feliz, pero la demasiada agresión de los arquitectos, le restó valor al pequeño patio poligonal central, al introducirle un ascensor panorámico fuera de escala y coherencia de materiales.

Nueva arquitectura:

- Estacionamiento El Cadisan: construido en un lote vacío que se encontraba en un corazón de manzana, con ubicación privilegiada a dos cuadras de la Plaza Central y del Palacio de Gobierno. Arquitectura nueva, respetuosa del entorno y de la morfología, creación de nueva fachada a la calle Olmedo. Capacidad 350 plazas en cuatro subsuelos y un piso alto.
- Estacionamiento Montúfar: Edificio nuevo en un sector tradicional, manteniendo una fachada original restaurada y otra donde se ha realizado una arquitectura de integración, de interesante solución respetuosa de la morfología. Capacidad 300 plazas, pero una parte se transformó en centro comercial.
- Centro comercial La Merced:

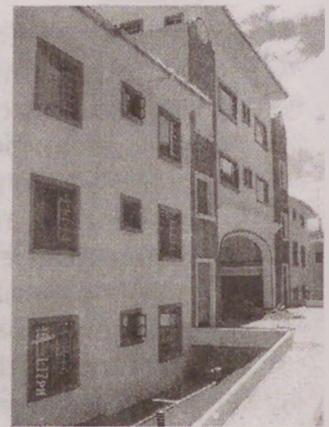
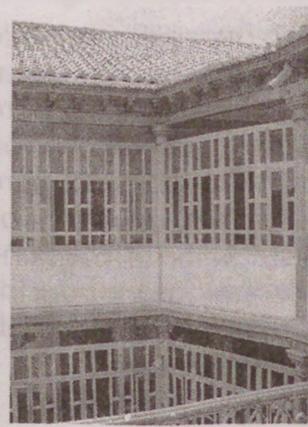
adaptación a nuevo uso de un antiguo cinema de los años 50's, transformación de la fachada y remodelación interior total. Se podría decir que es una variante del "fachadismo"

- Centro Comercial "La Manzana": interesante solución del tipo "corazón de manzana", donde se logra integrar cuatro propiedades, pues sus fachadas dan a calles distintas, y sus patios posteriores colindan para encontrarse en el interior. Se crea una fachada y las tres restantes son las originales restauradas. Se mantiene la morfología de la manzana y la quinta fachada se adapta al contexto.
- Hotel "Patio Andaluz": ejemplo de restauración y complementación con arquitectura nueva, manteniendo la tipo morfología original. Esta fue una casona de los años 1920's en la que funcionaba un

club social para la sociedad de esos años; sin embargo, por la decadencia de la economía, el cambio de sociedad y costumbres, pasó ser casa de inquilinos que rápidamente se deterioró: abandono en el cuidado, saturación de habitantes, subdivisión de locales y algunas alteraciones constructivas. La ECH

Arquitectura menor:

Llamada así por que no son edificios de categoría monumental, ni de arquitectura civil de alta significación, sino las edificaciones comunes dedicadas generalmente a vivienda, que la mayoría fue construida sin profesionales, y están basadas en las tipologías imperantes en la época. Algunas son casas señoriales, con patios interiores, de tecnologías constructivas tradicionales. En esta categoría se encuentran las mayores intervenciones en el CHQ y son claros ejemplos de rehabilitación y restauración



arquitectónica.

En esta categoría se encuentran los conjuntos habitacionales nuevos que han surgido por dos razones: la atracción que ha vuelto a ser el área histórica por ser un lugar céntrico, bien ubicado y con servicios suficientes y segundo, por los precios accesibles de algunas nuevas viviendas. Sobre este punto se podría decir que si bien han tenido demanda los departamentos, todavía siguen siendo prohibitivos para la clase popular, contemplada en clase media y media baja. (ver cuadro de ubicación y valores de los nuevos apartamentos en el área histórica)

- Conjuntos habitacionales anteriores: realizados por el Min. De la Vivienda en los años 1980.
 - Nuevas propuestas: "El balcón de la Benalcázar", y otros
 - La recuperación de un eje (calle Caldas): renovación de antiguas fachadas y nueva arquitectura.
 - Nuevos servicios en viejas edificaciones:

Hotel: "El patio Andaluz"

REFLEXIONES MORFOLOGICAS:

Con estos ejemplos, una pregunta puede ser lanzada: Qué clase de arquitectura deberá implantarse en las áreas históricas? La imitación y/o copia de estilos, tan repetida, será conveniente mantener? Si bien no podemos generalizar, pero una directriz importante a seguir parecería ser la continuidad morfológica y el respeto a los perfiles arquitectónicos originales. El valor de originalidad es importante en las intervenciones en centros históricos. Del mismo modo la volumetría deberá seguir los parámetros de la existente, como elemento rector. Y las tipologías, pueden re-crearse con las adaptaciones a la época moderna.

CRITERIOS ADOPTADOS:

En la mayoría de las intervenciones en el centro

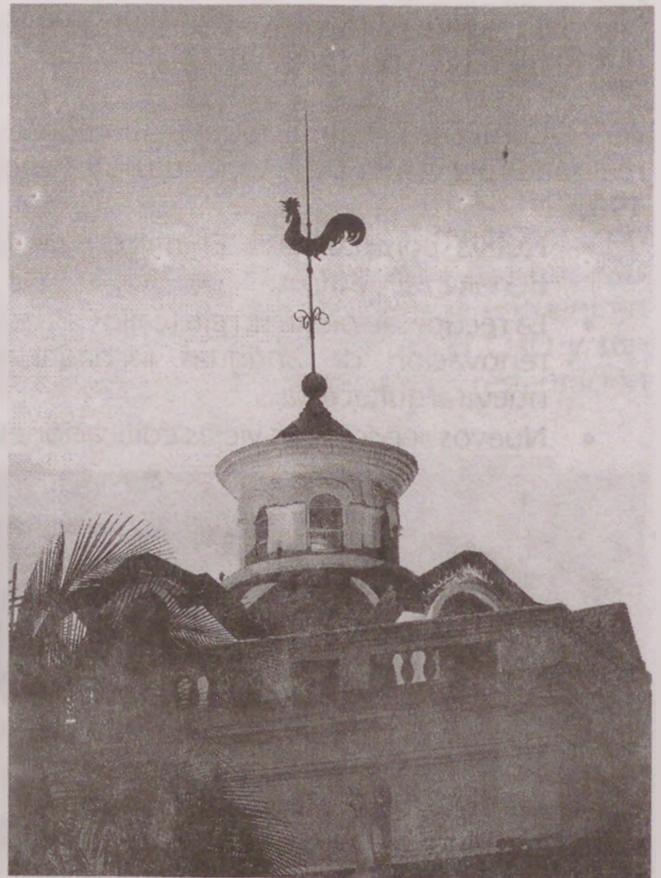


de Quito, se han respetado los principios de las intervenciones en áreas patrimoniales, en buena medida, por la eficacia de los controles Municipales. Sin embargo, creemos que es muy importante resaltar un principio de las Cartas internacionales que condiciona este tipo de trabajos a especialistas conocedores de la teoría y la práctica. En este campo, el rol que deben jugar los Colegios de profesionales exigiendo especialidades y preparaciones de cuarto nivel (postgrado), es capital. Así mismo la formación de las Universidades debe ser revisada en nuestros países, para adaptarla a las actuales necesidades, donde la recuperación del patrimonio y la conservación, juegan hoy un papel muy importante.

TENDENCIAS FUTURAS:

El avance en la recuperación de las zonas patrimoniales, es cada día mayor. Las ciudades y los países toman cada vez más conciencia del valor que poseen sus edificaciones monumentales, sus trazados urbanos tradicionales, los bienes muebles y restos arqueológicos. Por tanto, quienes estamos involucrados en estas tareas, tenemos la misión y responsabilidad de difundir y multiplicar los principios fieles a las intervenciones patrimoniales. Hay siempre el peligro de que el afán modernista, la especulación de la tierra e inmobiliaria, amenacen a las estructuras antiguas y se busque solo el rédito económico. Quito, no ha sido la excepción, pero las acciones de un Municipio organizado, técnicos preparados y acciones decididas con respecto a

la protección y salvaguarda, han ayudado para una acción continua y sostenida. Ponemos a su consideración y crítica el caso de nuestra ciudad.



A los 300 años de su nacimiento

PEDRO VICENTE MALDONADO Y LA REGIÓN EN EL ECUADOR ¹

Clímaco Bastidas Castañeda

A propósito de los procesos geopolíticos y económicos contemporáneos de regionalización y globalización: "La Europa misma por miras de sana política, debería haber preparado y ejecutado el proyecto de la independencia americana; no sólo porque el equilibrio del mundo así lo exige; sino porque éste es el medio legítimo y seguro de (fortalecer) ..establecimientos ultramarinos de comercio"

Simón Bolívar²

Introducción

La sociedad europea en el curso del siglo XVIII se vio atravesada por procesos de cambio en las distintas esferas del ejercicio del poder, de la economía y de la cultura, cuya interacción condujo a transformaciones políticas de la

naturaleza de la independencia de los Estados Unidos de América y de la revolución francesa, que convulsionaron a la metrópoli y al mundo colonial de entonces, y precipitaron en los inicios del siglo XIX, la independencia de América Latina.

Durante la primera mitad del siglo XVIII, Pedro

1. Este artículo forma parte de la ponencia presentada por el autor sobre la situación regional en tiempos de Maldonado, al Simposio Internacional sobre la vida, obra y contexto histórico de este ilustre ecuatoriano, que al cumplirse trescientos años del nacimiento de este insigne precursor de la nación ecuatoriana, fuera realizado en Riobamba, en noviembre del 2004, por la Casa de la Cultura Ecuatoriana, a iniciativa del Presidente del Núcleo del Chimborazo,

arquitecto Franklin Cárdenas Mazón, contando con la participación de 25 especialistas extranjeros y ecuatorianos y el co-auspicio de gobiernos amigos

2. Simón Bolívar /Sus escritos / discursos y proclamas/ cronológicas / 1815 / Carta de Jamaica: "contestación de un americano meridional a un caballero de esta isla", Kingston, 6 de septiembre de 1815, Ed. Planeta De Agostini, versión digital



Vicente Maldonado, destacado representante de la ilustración ecuatoriana, vivió la fermentación de esos procesos en un escenario en el que el absolutismo monárquico europeo preparaba condiciones materiales para facilitar el tránsito del capitalismo mercantil al industrial, haciendo uso de estrategias económicas con frecuencia encontradas, y en el que los avances de la

filosofía y de la ciencia, y su influencia cultural en el mundo colonial, tuvo como contrapartida no sólo el aporte de saberes de ilustres americanos como el propio Maldonado, sino el desarrollo de un pensamiento que afirmó la conciencia social local y regional, aportando a liderar, en los inicios del s. XIX, el proceso político que condujo a la independencia de España.

Síntesis de la visión regional de Pedro Vicente Maldonado

Pedro Vicente Maldonado, con penetrante visión histórica, anticipa la necesidad de establecer nuevas formas de integración del país -al interior aún del espacio colonial español-, planteando un reequilibrio regional basado en:

- la construcción de la carretera Quito Esmeraldas;
- el establecimiento de una red urbana de soporte de este eje de comunicación;
- la creación de un astillero en Esmeraldas (que de cristalizarse habría sido el segundo en importancia en el Pacífico sudamericano);
- el fortalecimiento de intercambios transversales, afianzando un corredor económico regional entre la sierra centro-norte y el litoral; y,

- el incremento de intercambios externos marítimos con los territorios de las actuales Colombia, Panamá y Centro América, para cuyo propósito el astillero habría cumplido un papel decisivo, facilitando la disponibilidad de naves mercantes a nivel local, y fortaleciendo un mercado regional alterno y redistributivo del comercio de Guayaquil, dirigido a evitar o al menos reducir los efectos negativos de un monopolio interno, que ha afectado la economía nacional a través de la historia.

Su propuesta cobra enorme actualidad frente a los retos de la globalización, y a las relaciones norte sur dentro y fuera de América.

Si bien su prematura muerte en Londres impidió concluir la carretera, concretar su proyecto de fundación del puerto de Esmeraldas en la desembocadura del río San Mateo y construir el nuevo astillero para el cual algunos equipos adquiridos en aquel país, arribaron al puerto de Guayaquil, abortando la cristalización de un luminoso proyecto nacional concebido con tres siglos de anticipación; es indispensable poner en actualidad su pensamiento y redimensionarlo desde una perspectiva contemporánea. Percibiendo: 1) la necesidad de



MAPA DE MALDONADO, S. XVII = FRACCION

establecer polos de desarrollo equilibrados; 2) ampliar la economía interna; y 3) fomentar las exportaciones, este pensamiento sintetiza una temprana y aguda concepción regional, plenamente vigente, frente al actual imperativo de definir un nuevo modelo de desarrollo del país, fundado en estrategias espacio-territoriales de aprovechamiento racional, equitativo y eficaz de sus recursos naturales.

El presente ensayo no cumple con otra obligación que valorar desde una necesaria perspectiva histórica, el alcance de su visión.

Antecedentes

El escenario mundial en los inicios de la colonización europea (fines del s.XV y comienzos del XVI) se hallaba dominado por una fiebre colonizadora, que condujo a sus principales potencias, entre ellas la española, a acrispadas disputas por el monopolio de las rutas marítimas y la colonización de territorios de ultramar. Los conflictos entre España y Portugal condujeron sucesivamente, en 1493 a la expedición de las bulas del Papa Alejandro VI, y en 1494 al Tratado de Tordesillas³, instrumentos jurídicos encargados de establecer la línea de

demarcación geográfica de las zonas de tráfico marítimo y de dominio colonial de las dos potencias sobre el “nuevo mundo”. Así se oficializó una carrera de tráfico, conquista, acuerdos legales y colutorios entre actores políticos y financieros, y una desaforada obsesión por el oro y el enriquecimiento fácil, acudiendo al uso de la fuerza, a la depredación cultural, a la exacción tributaria, al genocidio y al tráfico de esclavos, quedando diseñado así un mapa del orbe parcelado y concesionado por los círculos del poder metropolitano.

Otras potencias como Inglaterra, Holanda y Francia no tardarían en disputar su derecho a participar con variadas iniciativas mercantiles y con los más controvertidos medios en la empresa colonial y en el ajedrez geopolítico del inaugurado capitalismo mercantil.

En Europa, durante los siglos XVI y XVII, varias iniciativas asociadas al mercado, estimularon el gradual desarrollo de las fuerzas productivas del campo desencadenando, en el caso de Inglaterra, una revolución agrícola, originada en un sistema de cercamientos⁴ que legitimó por la fuerza el recurso de privatizar las tierras, expulsando a los campesinos y obligándolos a trasladarse a las ciudades y a las fábricas, mientras otras formas de

3. La primera cláusula de este tratado establecía una línea imaginaria de demarcación, de norte a sur, distante 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde (meridiano 46° 35'), de manera que en adelante todo lo que se descubriera al este de dicha línea pertenecería al rey de Portugal y a sus sucesores, y lo encontrado al oeste sería “para los dichos señores rey y reina de Castilla y de León y a sus sucesores para siempre jamás”.

4. En la historia económica inglesa la “acumulación primitiva” está ligada al proceso violento de delimitación y cercamiento de tierras agrícolas. En los siglos XVII y XVIII los terratenientes presionaron al Parlamento para quitar a los agricultores los derechos que por tradición tenían sobre las tierras comunales.

inversión capitalista orientaron procesos de acumulación hacia la industria, cuyo desarrollo, desde la segunda mitad del XVII, se vio favorecido por el surgimiento de influyentes doctrinas liberales, que sucedieron a la instauración de la monarquía constitucional y parlamentaria inglesa, entre las que destaca el tratado de Adam Smith sobre La riqueza de las naciones, pensamiento económico clásico del siglo XVIII centrado en el análisis de los factores determinantes de formación del capital y del consecuente desarrollo histórico de la industria y el comercio entre los países europeos.

Contexto espacio-territorial de la Audiencia de Quito en los siglos XVI y XVII

Durante los siglos XVI y XVII, la desmesura en materia de explotación minera de oro y plata condujo a la administración colonial en general, y a la del Virreinato del Perú en particular, a extremar mecanismos, unos destinados al control de la explotación y la circulación interna de estos minerales, para evitar o restringir el contrabando; y otros, de acopio y envío de los mismos a la metrópoli, a

través de escasos puertos oficiales hacia el Pacífico⁵, concebidos como filtros a través de los cuales la burocracia estatal pudiera establecer sistemas confiables de verificación de embarques y de control tributario y aduanero. Esa era la intención.

Pero cuáles fueron los resultados:

1. La orientación económica metropolitana, durante el s. XVII, impuso una división del trabajo dirigida a concentrar la explotación minera de oro y plata en el Alto Perú. Este objetivo llevó a la Audiencia de Quito a concentrarse en la producción textil y agrícola, y a comercializar sus excedentes de modo preferente con esa región; incluyendo la tala de bosques y la venta a gran escala de madera a Lima a través de Guayaquil. La modificación de la base productiva condujo al cierre de las minas y con ellas al abandono de gran número de asientos mineros de las regiones oriental y austral, impacto importante a escala espacio territorial, considerando que la red urbana interna, la prevaeciente durante el siglo XVI, estuvo esencialmente articulada a esa explotación⁶.
2. La política de control metropolitana no

5. Domínguez Ortiz, Antonio; Carlos III y la España de la Ilustración, capítulo IX, ref. fragmento versión multimedia.

6. Los asientos corresponden a las poblaciones que hacían de base de operaciones para la actividad minera; las minas o sitios de extracción,

en número variable eran las que se encontraban en su radio de acción. Zamora, p. ej., era el asiento que regía la actividad de las minas de Nambija, Chungada, Surimanga, Calista, Zumbieta, Naquirapa, Chispanamá, Chupanamá, Tamarosa, Santiago y Magdalena

favoreció la creación de una red marítima de intercambio con la amplitud que reclamaba el mercado internacional, provocando una estrangulación del comercio de España en beneficio de las otras potencias, que lo ilustran los puertos de la costa pacífica americana, casi reducidos a Valparaíso, Callao (puerto de Lima), Guayaquil y Panamá; mientras en la Audiencia de Quito, el puerto de Guayaquil relegó a actividades de cabotaje a otros puertos de la costa, que mostraban condiciones potencialmente eficaces, para navegación de aguas profundas.

3. Esta lógica del comercio a larga distancia, a través de limitados puertos de enlace, estimuló fenómenos absorbentes de centralización / concentración, no favoreciendo el desarrollo de la economía regional y asfixiando relaciones de intercambio transversales y locales. Ello lleva a inferir, en el plano de la hipótesis, que si en la región de Quito, como en el conjunto de territorios coloniales, las puertas de salida se habrían multiplicado con una política de apertura al mercado internacional, podían haber sido capaces de modificar y diversificar la economía interna, pero aquella jamás fue política que interesara a la administración Habsburgo (siglos XVI y XVII). De acuerdo al ordenamiento colonial, en la región de Quito le correspondió a

Guayaquil ser el centro de acopio y salida de la producción exportable de la región, relación de comercio que por efecto de condiciones geográficas y regulaciones económicas condujo a que se concentrara en esta ciudad el manejo de la economía exterior, limitando la diversificación, ampliación de oferta productiva e inserción al mercado internacional del conjunto de territorios de la Audiencia. Este elemento, situado en el origen de la confrontación regional del país, es el que ha hecho parte de nuestra realidad geopolítica durante más de cuatro siglos.

Contexto espacio-territorial del siglo XVIII

En 1700 España cambia de administración, la dinastía Habsburgo es sustituida por la Borbónica, cuya filiación liberal le lleva a proponer un conjunto de reformas dirigidas a mejorar la estructura administrativa y económica del Imperio, y su posición en el concierto del mercado mundial. Lamentablemente el plazo histórico, para introducir ajustes que las viabilicen, quedó corto por las transformaciones políticas mundiales y el proceso de independencia americana.

¿Qué contemplaron las principales reformas? En materia político jurisdiccional, la creación de los virreinos de Nueva Granada (o del

Nuevo Reino de Granada), y del Río de la Plata -ambos mediante desmembración parcial del virreinato del Perú-; y en materia económica la expedición en 1778 del derecho de libre comercio.

En consecuencia, la relación administrativa y económica entre el Virreinato del Perú y la Audiencia de Quito, modificada por los cambios derivados de su anexión al recién creado Virreinato de Nueva Granada, entrañó la sustitución del eje de dependencia Quito Lima por el nuevo Quito Bogotá.

En la práctica estas reformas fueron incapaces de afectar, de modo esencial, los privilegios anteriores, y de dinamizar los procesos económicos vinculados al comercio internacional, a cuyas manifestaciones capitalistas no escaparon las otras potencias europeas, decididas a impulsar modelos de productividad y dinámica comercial más avanzados.

Aún admitiendo, en el plano más general, que el reformismo borbónico perseguía reafirmar la autoridad de la Corona, poner orden en las instituciones locales, redefinir espacios y competencias, mejorar mecanismos de control y recaudación, e incrementar su caja fiscal; el cambio de dependencia jurisdiccional de la región de Quito, trajo para ella efectos paradójicos, expresados en la reducción de sus ingresos de hacienda y de los márgenes de beneficio económico local⁷.

Esta contradicción se acentuó por la

manifiesta inestabilidad de las decisiones metropolitanas: en 1717 la Cédula Real que decreta la creación del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, produce la extinción de la Audiencia de Quito, separándola de Lima; en 1722 se reincorpora la Audiencia a la jurisdicción del Virreinato del Perú, para en 1740 ser readscrita de modo definitivo al virreinato de Nueva Granada, bajo la égida de la Audiencia de Santa Fe de Bogotá⁸. Nos encontrábamos frente a cambios administrativos atravesados de una actitud vacilante que descubría el grado de conflictividad entre la voluntad política de la Corona y la influencia de las instituciones y círculos de poder local.

El redireccionamiento hacia Bogotá del eje de dependencia administrativa, y su área de influencia económica, que abarcaban las actuales Colombia y Panamá-, implicó relaciones de intercambio que sin ser nuevas para la Audiencia de Quito, había que mejorarlas y dinamizarlas frente a la reducción jerárquica de su rol jurisdiccional.

Es en este contexto, en el que Maldonado, profundo conocedor de la geografía del país, y de los problemas de incomunicación regional no resueltos por la administración

7. Terán Najas, Rosemarie; Los proyectos del Imperio Borbónico en la Real Audiencia de Quito; Ed. TEHIS / ABYA YALA, pp 19-21, Quito, 1988

8. Freile Granizo, Juan; *ibid.*

colonial, a fin de vigorizar la relación de intercambio Quito - Esmeraldas - El Chocó - Panamá, se plantea el imperativo de trazar y construir la carretera Quito - Esmeraldas a través del noroccidente de Pichincha, de implantar una red urbana transversal de soporte del eje viario⁹ y de fortalecer con un nuevo astillero el intercambio con la región colombiana y centroamericana, cuyas interacciones marítimas antecedieron con mucho a la colonización española, entrañando una visión social, económica y geopolítica integradora.

"Su idea principal fue construir la capital del gobierno de San Mateo de Esmeraldas sobre la desembocadura (de aquel río, estableciendo en el mismo lugar un astillero).. y a este fin hizo construir en Londres y trasladar a Guayaquil los instrumentos necesarios.." ¹⁰

Resulta evidente que el proyecto de construcción del astillero de Esmeraldas, dirigido a alternar con el de Guayaquil, este último reputado como el mayor de la costa sudpacífica, expresaba la necesidad de fortalecer intercambios internos e interregionales originados en los territorios

9. "Encargado de la gobernación de Atacames concibió grandes planes..concernientes a su nuevo gobierno..pensó establecer nuevas poblaciones..cada cinco leguas en el camino que abrió para comodidad de los traficantes y para la conservación de la (vía) en buen estado". Wolf, Teodoro; "Geografía y Geología del Ecuador", p. 619, Ed. CCE, Quito, 1975

10. Wolf, idem.

centro y norte de la región de Quito, favorecer el mercado transversal sierra - costa, incentivar una diversificación productiva exportable y estimular una dinámica comercial con el Pacífico sur, la actual Colombia y Centroamérica.

La matriz de intercambio que regía entre las colonias americanas, y de ellas hacia la metrópoli, estaba basada en rígidas formas de división del trabajo, ejes interregionales excluyentes, polos urbanos hegemónicos, y puertos únicos de salida de productos, impuesta a lo largo de doscientos años por la administración Habsburgo, misma que por su actitud conservadora dejaba fuera de toda posibilidad de inserción económica y social, a grandes fracciones territoriales, como ocurría en los territorios que corresponden al actual Ecuador.

El proyecto de Maldonado que pudo ser un gran percutor de cambios en América Latina, prefiguraba el desarrollo de una economía interna local y regional dirigida a superar aquella restrictiva matriz de relación y el modelo de economía monopolar hacia afuera, estimulando una economía polinuclear basada en el fortalecimiento de intercambios transversales y externos. El peso de esa estructura tradicional y el efecto contradictorio de los cambios propuestos impidieron potencializar, diversificar y articular al mercado la economía regional, en las distintas latitudes de América Latina. El objetivo de los proyectos y acciones prácticas de Maldonado, se devela en su

condición de geógrafo, en su penetrante visión de hombre de ciencia frente a la disimétrica estructura espacio territorial en los planos demográfico, poblacional y productivo, y en su consciente posición sobre los retos del intercambio regional. Ciertamente, tomando la palabra al ostensible interés metropolitano de dinamizar la economía externa, su proyecto de construcción de la carretera Quito Esmeraldas, del establecimiento de poblaciones de mantenimiento y soporte, y de creación de un nuevo astillero para esta última provincia, deja inferir la importancia que acreditaba a la necesidad de equilibrar el peso de la economía de Guayaquil, no en ejercicio de un miope regionalismo, sino de una visión prospectiva orientada a estimular el mercado interno y fortalecer la vocación exportadora del conjunto del país.

Esta concepción estratégica no obstante los años que nos separan de ella-, influida por los sistemáticos recorridos internos que realizó en el país, por sus vínculos con la producción agrícola en su calidad de gran propietario, por su función pública, y por su condición de investigador y hombre de ciencia¹¹, es tan contemporánea que actualmente en diversas latitudes del planeta se hace impensable proponer planes de desarrollo, sin que se pongan en juego intereses comunes, articulados a perspectivas y estrategias de integración regional.

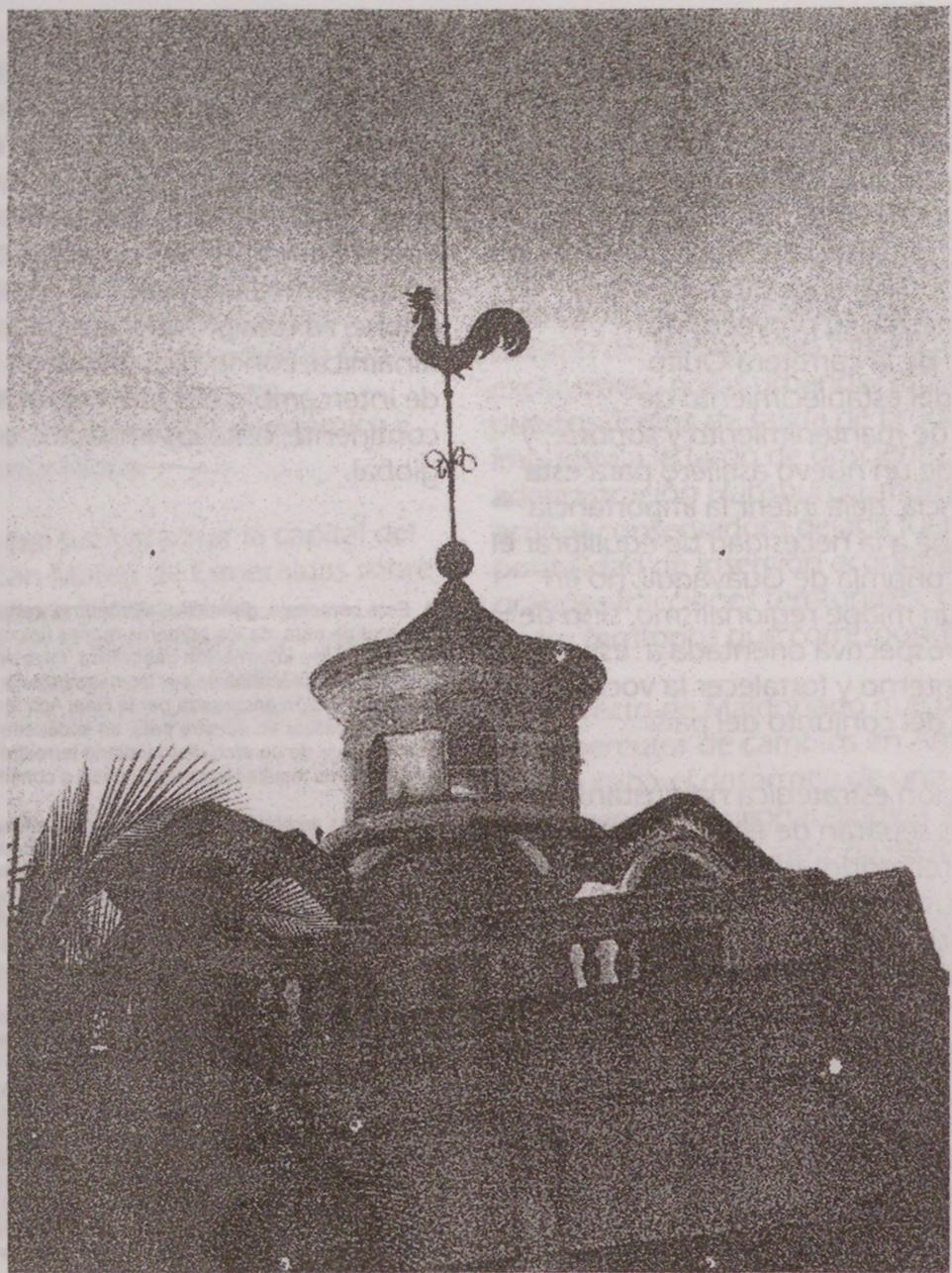
A modo de conclusión:

Hoy este pensamiento deviene en un referente decisivo si se trata de orientar la construcción de un modelo de desarrollo nacional, basado en políticas de desmonopolización, descentralización equitativa y aprovechamiento de ventajas comparativas geográficas y ecológicas, que abonen a una producción sustentable y dinámica, con la cual fortalecer una respuesta de intercambio del país con el centro y sur continente, ante los impactos de la realidad global.

11. Este personaje, geómetra, astrónomo, cartógrafo y naturalista, fue autor de nota, de los primeros mapas físicos de nuestro país, elaborados con información geográfica, cuyo apreciable valor científico fuera reconocido por los miembros de la Misión Geodésica Francesa; misión encargada por la Real Academia de Ciencias de Paris, de realizar en nuestro país, en la década de 1740, la medición de la longitud de un arco de meridiano terrestre (meridiano de primer grado), cuyos resultados contribuyeron a confirmar las teorías de Newton.

Los trabajos de Maldonado fueron consultados por Alexander von Humboldt, en los estudios que realizara a inicios del XIX, en su recorrido científico por América del Sur, así como su cartografía, siglo y medio después de ser elaborada, serviría de antecedente a la primera geografía y geología científica del Ecuador, elaborada por Teodoro Wolf y publicada en Leipzig en 1892, y a cuyo aporte Wolf, reconoce los créditos científicos que le corresponde.

Por otra parte, con el respeto que merecen, en la memoria histórica del país, respetabilísimos personajes contemporáneos a Maldonado, como los jesuitas Juan de Velasco y Juan Bautista Aguirre, el primero autor de la polémica Historia del Reino de Quito, y el segundo, profesor de la antigua Universidad de San Gregorio, y autor de la Física, y de numerosos apuntes filosóficos y literarios; Pedro Vicente Maldonado (1704-1748), en términos propositivos y prácticos, representa la más influyente figura de la ilustración en el escenario nacional del siglo XVIII. Ello, sin dejar de situar el extraordinario pensamiento ilustrado y libertario de Eugenio Espejo, personaje de la segunda mitad del siglo XVIII, que supo aportar de modo decisivo a la construcción de la nueva nación ecuatoriana



HABIA UNA VEZ UN RIO

Sobre la recuperación de las riveras del río Machángara

Patricio Recalde Proaño(*)

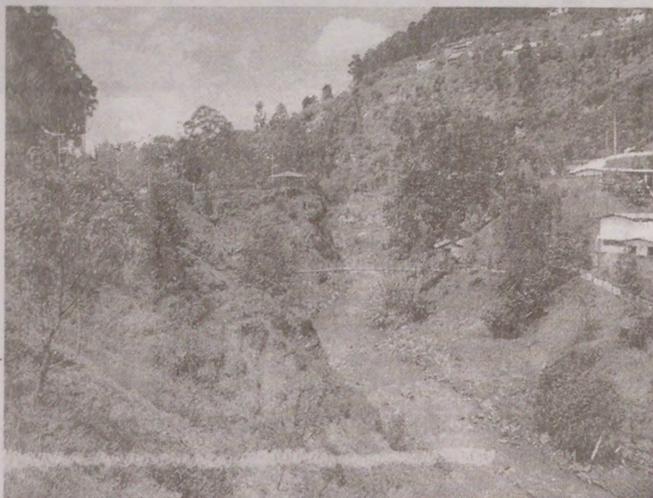
Es común tener una visión caleidoscópica y nostálgica del río, con sus riveras llenas de mujeres lavando ropa y niños pescando, sin embargo el difícil acceso a su lecho, que en la mayor parte de su longitud se encuentra escondido y encañonado en el fondo de quebradas con pendientes impracticables hace reconocer el carácter eventual y episódico de estos sucesos que van desapareciendo paulatinamente en el transcurso del tiempo.

El río Machángara es uno de los principales afluentes del sistema hídrico Guayllabamba y sus orígenes provienen por distintas fuentes del complejo montañoso del Atacazo. Desde el inicio de su recorrido en la zona sur de Quito hasta su confluencia con el río San Pedro en la zona norte de Cumbayá, abarca una zona de influencia directa de aproximadamente 3000 hectáreas de extensión.

(*) El autor es arquitecto graduado en la FAU-UC, consultor y constructor. Ha participado en actividades de diseño y dirección técnica de un segmento del Parque Lineal.

Es común tener una visión caleidoscópica y nostálgica del río, con sus riveras llenas de mujeres lavando ropa y niños pescando, sin embargo el difícil acceso a su lecho, que en la mayor parte de su longitud se encuentra escondido y encañonado en el fondo de quebradas con pendientes impracticables hace reconocer el carácter eventual y episódico de estos sucesos que van desapareciendo paulatinamente en el transcurso del tiempo.

Esta difícil situación dentro del paisaje urbano puede ser uno de los factores que afectan nuestra



percepción y actitud respecto del río, permitiendo no solamente su descuido y olvido, sino también otorgándole el papel cloacal para los habitantes de nuestra ciudad.

El Municipio de la ciudad, a través de la "Corporación de Salud Ambiental Vida Para Quito", ha gestionado y ejecutado varias actuaciones tendientes a la recuperación del río Machángara. En una primera etapa se espera rehabilitar las márgenes del río mediante la construcción del Parque Lineal, para posteriormente empezar el proceso de descontaminación de sus aguas, proceso altamente costoso, pues se estima que podría superar los 270 millones de dólares.

En el año pasado se destinó aproximadamente 17.5 millones de dólares en la recuperación del río Machángara, estos dineros se utilizaron en la construcción de algunos de los 17 tramos en los que se encuentra subdividido el Parque Lineal y adicionalmente en la construcción de varios colectores.

El Parque Lineal es un hecho urbano significativo no solo por su magnitud y por su potencial paisajístico sino también por su cualidad natural para convertirse en el elemento estructurador del espacio público de la zona sur, en donde existen una gran cantidad de equipamientos recreativos y deportivos inconexos, cuyo uso por diversas circunstancias esta restringido a los ciudadanos.

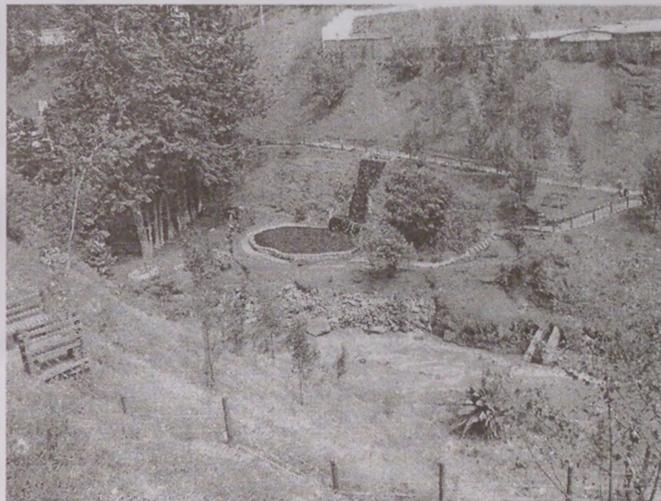
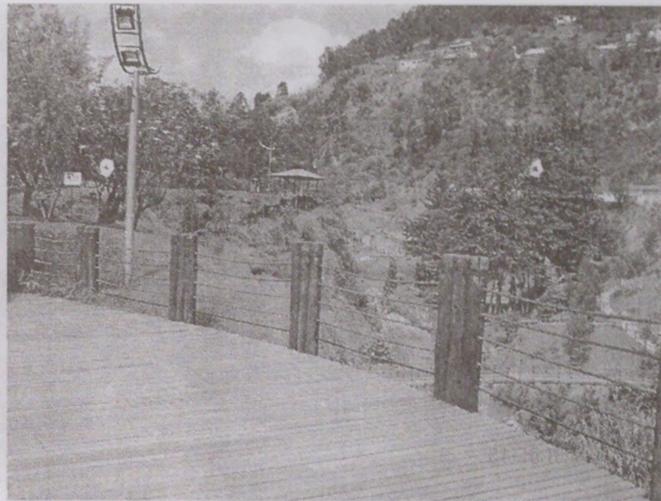
La propuesta del Parque Lineal afronta de manera alternativa la recreación de las personas, haciendo énfasis en un uso respetuoso del ambiente, privilegiando paseos, caminatas y actividades contemplativas de los pequeños ecosistemas remanentes de avifauna y flora en peligro de extinción, sobre los usos y actividades deportivas

más tradicionales.

Probablemente, una de las debilidades del proyecto sea carecer de una concepción unitaria de diseño, producto de la forma de gestión que se utiliza para lograr su materialización, lo cual se pretende minimizar mediante la unificación del uso de materiales de construcción, así como de algunos elementos de mobiliario urbano, logrando por simple sumatoria un resultado matemáticamente superior.

Tal vez esta sea la única forma de gestión que tiene el municipio para actuar dentro de un conglomerado social tan heterogéneo o tal vez sea la forma más rápida, sin embargo nos queda la duda frente a este proceder poco sensible que desperdicia importantes valores históricos ambientales, sin lograr enfocar y conjugar los intereses de los diversos grupos de personas a los que va destinado el parque.

De todas maneras, el balance siempre será positivo para la ciudad, creo que solo cabe recordar al gran Heráclito y pensar que nuestro río Machángara, es lo que es y ya nunca volverá a ser lo que era.





¿QUE QUIERE QUITO EN EL ESPACIO DEL ACTUAL AEROPUERTO?

Antonio Narváez R., Arq.

El tejido vegetal, de y para la ciudad, necesita ser restituido. Por tanto, un proyecto urbano macro deberá diseñarse con las áreas mencionadas antes, mas aquellas consideradas hoy como no edificables. Sin duda, se tratara de un proyecto de prevención a futuro, que resulta desfavorable a la especulación y favorable a la vida.

Ante tal pregunta hemos escuchado respuestas varias, la mayoría de ellas como reacción instintiva, y muy pocas producto de una reflexión en la que se considere a la ciudad como un todo y a sus pobladores como demandantes de soluciones pertinentes frente a sus requerimientos prioritarios.

Más allá de la ligereza, las opiniones son favorables y coincidentes con el pronunciamiento municipal, a pesar también que en este ultimo existen algunas

ambigüedades e imprecisiones.

Al mismo tiempo, vale advertir que aun rondan aquellas opiniones que apuntan a proyectos "emblemáticos", equiparables a los de otra ciudad del país, como invocando una banal e inútil competencia. Inclusive, en algún caso con el uso de una malhadada retórica, se presenta el asunto en referencia como el mas "trascendental después de la fundación de Quito". ¡Que disparate!



Para dar respuesta, desde mi particular comprensión del asunto medular que conlleva la pregunta, me remito a lo expresado en mi intervención como panelista del último Foro de la Ciudad, convocado por el Colegio de Arquitectos del Ecuador CAE-, en procura de alcanzar una respuesta profesional, responsable, válida para orientar la opinión ciudadana y para exigir del Municipio Metropolitano de Quito un pronunciamiento público claro y definitivo.

A riesgo de abundar en algo obvio, vale dejar consignado que no es suficiente sancionar el uso de parque, en el terreno que ocupa el actual aeropuerto; habrá que añadir, de parte del ente público, las medidas a adoptarse para mitigar los impactos especulativos en la estructura edificada circundante, entre otros.

INTRODUCCIÓN

Cuando se me propuso participar en este

evento, sentí que no debía aceptar tan generosa invitación. ¿La razón? Una sola: aun conservo argumentos válidos, no favorables a la construcción de dos aeropuertos internacionales en el país.

- No es posible, por ejemplo, justificar tan altas inversiones cuando, a causa de ellas, muchas de las demandas prioritarias de la mayoría de la población se verán una vez más, y como de costumbre, postergadas.

- Con esto, no pretendo desviar mi intervención a un asunto ya tratado, y que para muchos está agotado. Lo que pretendo es advertir que los grandes temas de la ciudad no deben caer como tentación en lo que llamo las "novelerías urbanas".

- Con frecuencia, somos presas de las "novelerías urbanas" a pretexto de optar por una supuesta modernidad, olvidando, de este modo, que tanto los pronunciamientos como las actuaciones solo contribuyen en favor de la costumbre, es decir, represando las necesidades básicas de los más pobres.

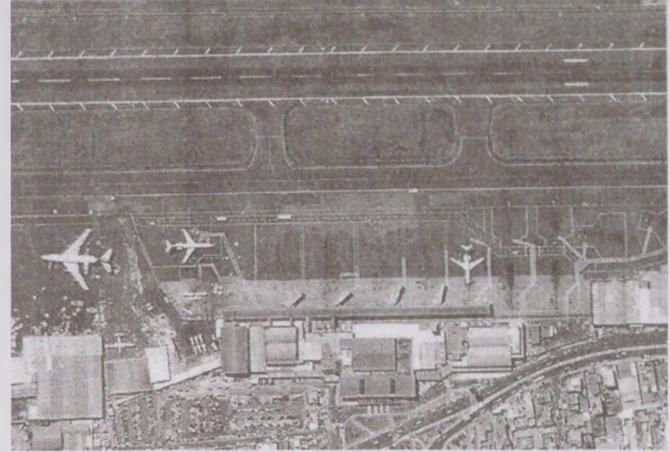
CONSIDERACIONES SOBRE EL TEMA

- Desde una óptica amplia del tema, corresponde hacer referencia a tres visiones aparentemente autónomas pero, sin duda, concurrentes. Lo de autónomas

se debe a que, como particularidad, cada una de ellas responde a intereses divergentes, o mejor, a intereses de peso específico diferenciados.

Visión ecológica

- Esta nos ubica en el conflicto permanente, presente en toda ciudad del planeta: entorno natural frente a estructura edificada.
- Las demandas de crecimiento de las ciudades, en cualquiera de sus formas -por expansión o por densificación- provocan afectaciones de carácter irreversible en el entorno natural.
- Por tanto, la estructura edificada de manera irremediable se convierte en efecto degradante. Sin duda, es un fenómeno casi inevitable puesto que el hombre, para su desenvolvimiento, requiere día a día de realizaciones. Estas van definiendo la estructura edificada, que en su expansión, al no existir control efectivo, atenta contra una de las fuentes de vida más preciadas.
- Frente a esta realidad, nos convertimos en depredadores de manera consciente o inconsciente. Con actitud indolente vamos no solo degradando el entorno natural, sino además, vamos agotando uno de los recursos naturales no renovables más valiosos de la sociedad: el suelo, frente a lo cual, de siempre, los personeros de los gobiernos, nacional y



locales, inexplicablemente, por decir de una manera comedida, han ignorado.

- Ante la gravedad del conflicto cabe modificar nuestros comportamientos. Existen muchas formas de remediación, conducentes a mitigar los daños ocasionados. La tendencia actual, basada en una real toma de conciencia, avanza hacia generar encuentros armónicos en los bordes de la estructura edificada, a través de la definición de verdaderas franjas urbanas de frontera, entre lo edificado y la naturaleza. De otra parte, da impulso a programas dirigidos a restituir el tejido vegetal al interior de aquella.

Visión económica

- En esta, no voy a referirme de manera amplia, apenas serán suficientes algunas referencias en materia de

economía urbana. Creo que el caso amerita centrar la visión en dos aspectos cruciales: el suelo y lo inmobiliario.

- Hablar de 200 has aproximadamente en el sector del actual aeropuerto, es comparable a disponer de una "mina de oro", de la cual el costo del terreno puede significar un porcentaje importante. Sin embargo, el mayor atractivo se ubicaría en el potencial pero espectacular negocio inmobiliario.

- Para nadie es desconocido que en este tipo de perversos negocios, del suelo y de lo inmobiliario, "secreto a voces", son concurrentes, van de la mano. En ellos se suman todos los tipos de renta, desde la diferencial hasta la monopólica. Claro esta, se los mantiene encubiertos con variados disfraces. Además, en el libre juego de oferta y demanda la especulación tiene árbitro a su favor. Nuevamente, hay que mencionar a los organismos de control, para el caso locales, que prefieren dar las espaldas al factor determinante en la existencia de la segregación habitacional en vez de enfrentarlo con medidas radicales.

Visión técnica

- Se refiere a la técnica en materia urbanística, sobre la cual no estimo pertinente hacer un discurso sino presentar unas cifras sobre la ciudad de Quito, producto de una permanente investigación dentro del programa lecturas urbanas, las

mismas, muestran algunos desequilibrios, cuyos correctivos, mas que un negocio, significarían una reivindicación en materia de salud de la población.

Superficie del valle alto de la ciudad	20000 has	100 %
Superficie de áreas verdes	800 has	4%
Superficie de equipamientos Comunitarios	2400 has	12%
Superficie de vías	5400 has	27%
Superficie no edificable	1400 has	7%
Total parcial	10000 has	50%
Superficie ocupable para vivienda*	10000 has	50%
Población	1.400.000 habitantes	
Densidad	140 hab/ha	

* el 46% vacante (podría alojarse al doble de población sin crecer por expansión)

Conclusiones y recomendaciones

1. La estructura edificada de la ciudad ha "afectado" 20.000 has. del entorno natural, lo que exige iniciar un programa de remediación. Habrá que rescatar las áreas ociosas -vacantes- para incorporarlas al tejido vegetal en el inferior de la estructura edificada.

2. Si aceptamos la cifra de 800 has de áreas verdes, se tendría que existen 5,7 m²/hab. Hay que advertir que el 80% aproximadamente no tienen mantenimiento, lo que reduce a 1,14

m²/hab de áreas verdes útiles en términos reales.

3. La estructura edificada podría duplicar la capacidad receptiva de población sin necesidad de crecer por expansión duplicaría la densidad a 280 hab/ha- es decir: elevaría a cifra aceptable el rendimiento de la inversión social históricamente acumulada (2.800.000 hab).

4. Si esto ocurre -hipótesis deseable-, manteniendo como mínimo el índice de 5,7 m²/hab de áreas verdes, la demanda futura exigirá incrementar en el mismo valor actual, o sea, incorporar 800 has a las existentes.

5. En las áreas sancionadas para uso de vivienda existe un 46% de vacantes, por lo cual no cabe sancionar nuevas áreas para ese uso. Consecuentemente, al no existir demanda de suelo para vivienda, los

terrenos del actual aeropuerto requieren ser incorporados a la potencial demanda de áreas verdes -perspectiva a futuro próximo-.

6. El tejido vegetal, de y para la ciudad, necesita ser restituido. Por tanto, un proyecto urbano macro deberá diseñarse con las áreas mencionadas antes, mas aquellas consideradas hoy como no edificables. Sin duda, se tratara de un proyecto de prevención a futuro, que resulta desfavorable a la especulación y favorable a la vida.

7. Actuar de otra manera es situarse del lado de las formas especulativas. Cabe reconocer como urgente que la moral ciudadana debe extenderse tambien al manejo urbanístico.

05/05





LOS TERRENOS DEL ACTUAL AEROPUERTO "MARISCAL SUCRE"

Jaime Andrade Heymann

En este esquema cabría perfectamente la nueva centralidad, definida en los terrenos del actual aeropuerto, donde evidentemente se ubicarían los edificios administrativos rodeados por un gran parque en el que se podría satisfacer las necesidades deportivas, lúdicas y culturales y de recreación infantil de la población, hoy abarrotadas en el parque de La Carolina, que así se descongestionaría.

En una perspectiva cercana, de no más de cinco años, nos es difícil imaginar como funcionará nuestra ciudad, de no asumirse correctivos importantes, con seguridad el sistema de transporte público hace tiempo que habrá colapsado, igual cosa pasará irremediablemente con el transporte privado; si hoy es difícil y fatigoso atravesar la ciudad un

día cualquiera a las cinco o seis de la tarde, o tomar un bus a igual hora con destino al sur de la urbe, o embarcarse en el trole-bus con cualquier destino. Queda solamente pensar, con ánimo de planificadores, en que hacer para que la urbe entera no entre en una lógica malsana de auto desgaste.

Los terrenos del actual aeropuerto son una

reserva importante de tierra urbana que se ha mantenido a lo largo de los años, hoy están enclavados en medio de una zona de la ciudad y prácticamente rodeados de edificaciones en general de baja densidad y de pequeña altura, que mantienen ese estándar precisamente por su cercanía con los servicios aeroportuarios. Esa tierra es patrimonio de toda la ciudad, por definición no pertenece a ningún grupo en particular, sino a toda la colectividad; ahora que el aeropuerto va a salir de allí es hora de pensar que se va a hacer en las 160 hectáreas de tierra urbana.

Entonces las dos ideas se unen y aparece una tercera que creo que podría ser una alternativa, idea ésta que implicaría un cambio profundo en la mentalidad de todos los habitantes de la ciudad, e implicaría también un cambio político

y administrativo que sería formar diferentes municipios con un grado de autonomía suficiente, como para que tengan una cierta libertad de acción y con un grado de interdependencia también, que permita mantener la cohesión necesaria. Estos Municipios funcionarían con autoridades elegidas democráticamente y con departamentos de planificación interdependientes y tendrían su propia estructura territorial de modo que se dividiría la enorme conurbación actual en por lo menos cinco distritos municipales independientes pero relacionados. Una unidad podría ser la formada por Quitumbe, Chillogallo, La Magdalena, la Ferroviaria y La Villaflora; otra el Centro Histórico, el Panecillo y los barrios aledaños hasta La Tola y San Blas; una tercera estaría formada por el barrio de La Mariscal, La



Floresta, el barrio América y hacia el norte hasta la Avda. Naciones Unidas; una cuarta tendría su centralidad marcada por el actual aeropuerto y se extendería hacia el norte hasta Calderón y la Mitad del Mundo; y una quinta sería delimitada por los valles de Cumbayá y Tumbaco; naturalmente el esquema funcionaría siempre que cada zona así delimitada tenga a más de su administración autónoma, sus propias fuentes de trabajo en varios sentidos sean estas industriales, artesanales o de servicios, que impliquen una cierta movilidad de la población pero limitada por lo razonable, es decir quince minutos a media hora.

En este esquema cabría perfectamente la nueva centralidad, definida en los terrenos del actual aeropuerto, donde evidentemente se ubicarían los edificios administrativos rodeados por un gran parque en el que se podría satisfacer las necesidades deportivas, lúdicas y culturales y de recreación infantil de la población, hoy abarrotadas en el parque de La Carolina, que así se descongestionaría.

Se podría lograr un establecimiento humano, con una gran pujanza de la población,

despejada al fin de problemas inhumanos, como son la dificultad de llegar agotada al trabajo que queda en el lugar geográficamente opuesto al que vive, incentivada por el crecimiento de las fuentes de producción y trabajo, con escuelas y colegios cercanos al lugar en que vive, con distracciones también cercanas, lugares de compras marcados por una relación más amable que la del centro comercial y lugares emblemáticos esos sí, establecidos por una lógica general que concrete el ánimo unitario de los quiteños.

mayo de 2005





El nuevo panorama urbano del Ecuador

Jorge Núñez Sánchez

Estos barrios son como el anuncio de una futura guerra de clases y contribuyen a avivar la "barbarie urbana" contemporánea, con la diferencia de que en los barrios del suburbio proletario hay pandillas armadas del propio lugar, que se forman como mecanismos de autodefensa, y en los barrios cercados de los ricos hay grupos paramilitares de alquiler.

Hay un nuevo y preocupante panorama urbano en el Ecuador. Ese panorama está signado por viejos problemas sociales, derivados del propio desarrollo histórico de nuestro país, pero también es el resultado de los nuevos índices de marginalidad y exclusiones sociales alcanzadas en los últimos años.

En los últimos veinte años, los ámbitos de socialización tradicionales, como son la familia,

el barrio, la escuela y el lugar de trabajo, han sufrido cambios y alteraciones poco conocidas y estudiadas. Hay un duro impacto de esos cambios sobre la vida de cada uno de nosotros y sobre el conjunto social. Han migrado del campo a la ciudad unas tres millones de personas y han emigrado fuera del país dos millones más. También ha crecido el número de nacimientos de hijos ilegítimos y de hogares con madres jefes de hogar. Como un resultado de estos cambios, hoy tenemos un creciente



número de hogares sin presencia del padre y también otros sin presencia del padre ni la madre, donde los hijos tienen como único referente adulto a sus viejos abuelos. Esos hogares deshechos generan “niños de la calle”, que mendigan o se prostituyen para sobrevivir malamente, y también jóvenes y niños desamparados, cuyos padres migraron al extranjero. En los barrios urbanos aparecieron nuevos fenómenos de urbanización que antes no conocíamos, como los guetos. Hay guetos creados por la pobreza y la exclusión social, que en el plano sociopolítico son una bomba de tiempo, pero también hay guetos de ricos y para ricos, barrios enteramente cercados por altos muros, que son un fenómeno altamente agresivo en términos sociales.

De otra parte, el enrejado de las casas y la alambrada de los muros, que se ha

generalizado en nuestras ciudades, puede generar cierto grado de seguridad hacia adentro, pero genera violencia hacia afuera. La reja es culturalmente agresiva y excluye con violencia a los que están afuera. Desde otro punto de vista, da la sensación, como solía decir Agustín Cueva, de que ahora son las gentes honorables las que viven voluntariamente tras las rejas, mientras los mal vivientes se han adueñado de las calles, plazas y espacios públicos.

En el plano sicosocial, una característica de los tiempos actuales es la desesperanza de los pobres, que van para atrás y viven sin ilusiones. Hay muchas causas que han generado ese desánimo social, pero hay que destacar entre ellas el estrechamiento económico causado por la dolarización, que casi ha hecho desaparecer las antiguas oportunidades de supervivencia (peonaje ocasional, trabajo artesanal) y ha empujado a muchos ecuatorianos jóvenes y fuertes a la emigración, a la vez que ha lanzado a los más viejos y débiles, o a los menos emprendedores, hacia la resbaladera que desemboca en la marginalidad.

La inestabilidad laboral es una clave para entender la actual sensación colectiva de inestabilidad, urgencia y angustia. En el antiguo Ecuador, los trabajadores, tanto del sector público como del privado, se beneficiaban desde los años treinta de un sistema legal de protección del empleo y de un

paralelo sistema de protección social. Antes, el sistema laboral era único y garantizaba la estabilidad del trabajador, su afiliación al IESS y algunos beneficios sociales. De otra parte, despedir ilegalmente a un trabajador era un asunto grave, penado por las leyes laborales, y el trabajador despedido tenía seguro de cesantía en el Seguro Social. Pero vinieron las ideas neoliberales y todos los gobiernos, incluido el de la Izquierda Democrática, se empeñaron en la famosa "flexibilización laboral", que no es otra cosa que el desmantelamiento del sistema jurídico de protección a los trabajadores, para que los empleadores puedan pagarles menos, despedirlos fácilmente y sin indemnización, etc. La idea era atraer a la maquila extranjera, que se veía como una solución a los problemas del desempleo. Pero, en la práctica, la maquila no ha llegado y sólo se ha conseguido desmantelar el sistema de protección laboral y de sindicalización de los trabajadores.

Hoy, aparentemente la gente vive mejor. Es evidente que se venden muchos más autos, que hay más familias con televisores y otros aparatos electrónicos y que ha aumentado el consumo en todos los ámbitos, como lo prueba la multiplicación de los supermercados y centros comerciales ("malls" y "shoppings"). Pero eso no significa que el país se haya desarrollado o que haya crecido significativamente la riqueza social.

Como demostró Agustín Cueva en su obra



intelectual, lo que en América Latina llamamos desarrollo normalmente no es más que una brutal concentración de la riqueza, por la cual los ricos se hacen más ricos y los pobres se vuelven más pobres. Claro está, también se ha enriquecido la capa más alta de la clase media, que ha sido empujada agresivamente al campo consumista, mediante la ampliación del crédito de consumo.

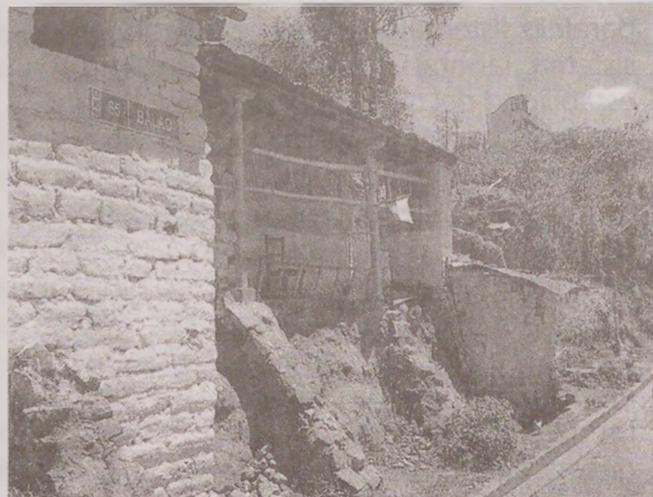
Pero también es evidente que hoy, junto a los autos nuevos y en mayor cantidad, ocupan las calles decenas de miles de gentes famélicas, que se inventan alguna forma de obtener recursos para sobrevivir (tragafuegos, saltimbanquis, robots, malabaristas) o que simplemente mendigan, mostrando a luz pública sus mutilaciones, heridas, enfermedades o harapos. Hoy nuestras calles son un escenario de una mayor y hasta obscena riqueza, y de una todavía mayor y

escandalosa miseria.

Ese envilecimiento del escenario urbano es un reflejo de un fenómeno más profundo y grave, cual es el aumento de la marginalidad social, con sus secuelas de desempleo, subempleo, hambre, ignorancia, angustia social, agresividad y delincuencia. Además, cabe precisar que la marginalidad actual no solo se origina en la pobreza y falta de recursos, sino también en una creciente desintegración social. La familia patriarcal, con todos los problemas que tenía, como el machismo p. e., era protectora de sus miembros más débiles. Actualmente hay una grave crisis de la familia patriarcal campesina, que termina expulsando a sus miembros más jóvenes hacia la ciudad o alimentando la migración hacia el extranjero. Y también hay una crisis de la familia nuclear burguesa, predominante en la ciudad, pues los padres abandonan a sus familias y crece escandalosamente el fenómeno de las madres jefes de hogar, los ancianos que mendigan y los niños que trabajan en la calle.

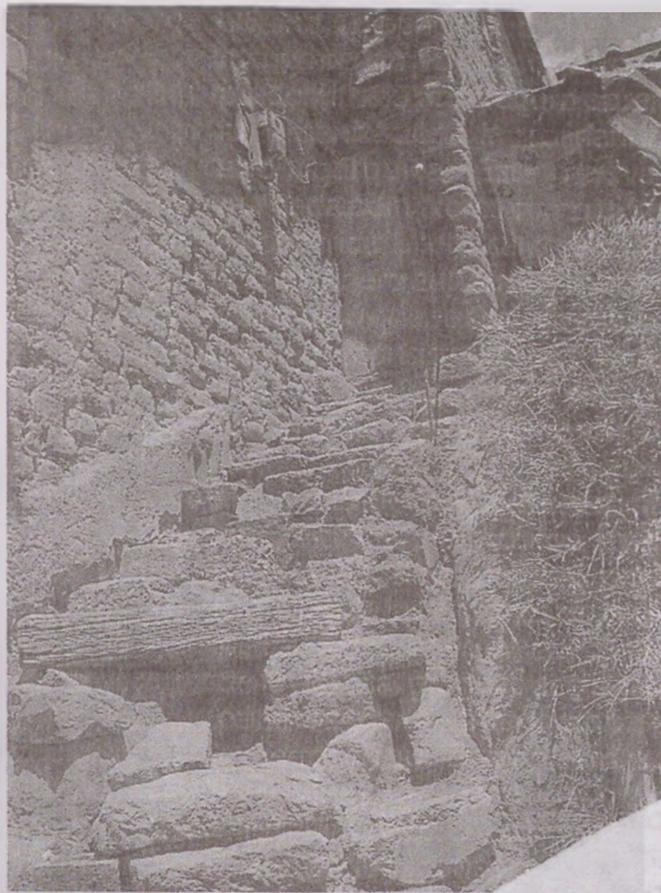
En fin, vivimos una nueva y creciente barbarie, la "barbarie urbana", que a su vez degrada la vida ciudadana en general. Ella ha sido generada en parte por un ciclo de conflictividad social que, más o menos, podemos resumir así:

1. El sistema de explotación ha degradado la vida campesina y ello ha determinado que los pobres del campo migren a las ciudades, donde



no hay un crecimiento industrial capaz de absorber esa mano de obra, ni un sistema educacional y político adecuado para capacitar a los migrantes y sus descendientes. Esto da lugar a la formación de guetos de marginalidad urbana (el suburbio de las zonas fangosas de Guayaquil, los suburbios de las laderas del Pichincha, en Quito), donde reinan la pobreza, el desempleo y la ignorancia, y donde ha ido formándose una espiral ascendente de violencia social, expresada en pandillas y grupos de choque.

2. En el siguiente momento del ciclo, esas zonas marginales buscan reivindicaciones sociales y lo hacen a través de formas sombrías de participación política, como el caudillismo barrial, que sirve de bisagra entre los sectores marginales y los cuadros mayores del populismo, con lo que esas masas



marginalizadas de la ciudad y el campo terminan imponiendo salidas electorales populistas, que terminan por chocar con los sectores más "modernos" de la sociedad y agravan la conflictividad social del país.

3. Paralelamente, se va generando y desarrollando una "cultura de los marginales" o "cultura lumpen", que progresivamente se adueña del ideario popular, de modo que

elimina u opaca a los valores del antiguo mundo popular urbano, en donde predominaba una cultura obrera, marcada por la organización, la solidaridad y la lucha antioligárquica. Esta nueva cultura está marcada por valores como el individualismo, la insolidaridad, el "sálvese quien pueda", el "hacer dinero aunque sea honradamente" y, en general, lo que se conoce como "la cultura de la sapada", consistente en "hacerle pendejo" a otro o aprovecharse de los demás, buscar formas de riqueza fácil y vivir al margen de la ley.

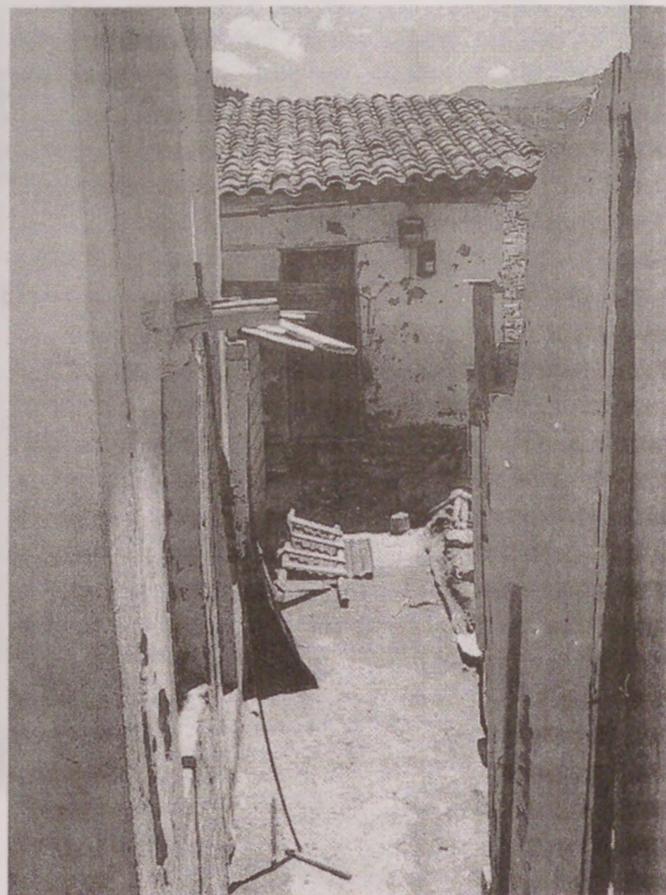
Pero, en honor a la verdad, hay que precisar que esa cultura no fue inventada por los marginales, sino, en gran medida, aprendida por ellos de las acciones de la clase dominante, plaga de ladrones de cuello blanco, bandidos de la política, grandes desfalcadores de fondos públicos, banqueros ladrones y empresarios expertos en quiebras dolosas.

4. Finalmente, en un cuarto momento, los sectores ciudadanos no marginales reaccionan contra los gobiernos populistas y los derrocan (casos de Bucaram y Gutiérrez), lo que soluciona la crisis política a corto plazo, pero la agrava a largo plazo, pues ahonda las diferencias sociales entre el país "moderno y ciudadano" y el país atrasado y marginal, acumulando en este último un revanchismo político que conspira contra la estabilidad

Desde luego, debemos precisar que el mar de fondo de toda esta conflictividad social ha sido

aportado por las políticas neoliberales impuestas por el Imperio, y aplicadas en el Ecuador tanto por los gobiernos "ideológicos" como por los gobiernos "populistas". Son políticas que han buscado reducir el gasto público a cualquier costo y que para ello han privilegiado la eliminación de subsidios estatales, el recorte de inversiones en Salud Pública o Educación Pública y la extinción de los programas de ayuda a los más pobres. De otra parte, con el pretexto de "reducir el tamaño del Estado", en realidad se han orientado a eliminar el sector estatal de la economía (herencia de la dictadura militar nacionalista iniciada en 1972) y a propiciar la privatización y/o desnacionalización de los recursos naturales: petróleo, minería, aguas, bosques.

Estas políticas no se hubieran podido aplicar sin el concurso y complicidad de los funcionarios cipayos del Imperio, especialmente de los ministros de Finanzas y directores del Banco Central, grandes campeones del neoliberalismo criollo y verdaderos agentes al servicio del poder extranjero. Ellos han competido en entreguismo y vasallaje, hasta llegar al punto de que los "Mauricios" (Mauricio Pozo y Mauricio Yépez) optaron por crear y sostener al FEIREP, para usar los abundantes recursos producidos por los altos precios del petróleo en recompras sospechosas de deuda externa e interna, todo esto mientras el sistema educativo del país se derrumbaba, el sistema de salud pública se hallaba a punto de colapsar y



las enfermedades tropicales plagaban gran parte del país.

DE LA CASA TIPO BUNKER AL GUETO DE LUJO

Pero esas políticas neoliberales y librecambistas, tan ruinosas para la mayoría del país, han sido muy buenas para algunos



sectores: inversionistas y rentistas, comerciantes grandes y pequeños, gentes que trabajan en los sectores de turismo y servicios, entre otros. Son esos sectores los que han alimentado el creciente consumismo y han ayudado, como clientes, al desarrollo de la industria de la construcción. Solo que la nueva situación de "barbarie urbana" ha marcado nuevas pautas arquitectónicas y urbanísticas. La "villa" o amable casa familiar, ubicada en un barrio abierto y moderno, que durante medio siglo (de los treinta a los setentas) fuera el ideal de la vida urbana del Ecuador, fue cediendo lugar, a partir de las décadas finales del siglo XX, a la casa cerrada tipo búnker o al departamento en un edificio con guardianía, fundamentalmente por razones de seguridad. Ello ha dado lugar al apareamiento de barrios impersonales y agresivos, donde la vista de la casa se oculta a la vista del público, u otros

barrios construidos en altura, carentes de esos espacios compartidos que hacen amable la vida urbana: parques, fuentes, avenidas para caminar. Por otra parte, los sectores más pudientes de la sociedad urbana han optado por aislarse en urbanizaciones cerradas, ubicadas en suburbios de lujo o, en el caso de Quito, en los valles subtropicales próximos (San Rafael, Tumbaco, Cumbayá y Nayón). Allí, bajo la protección de avanzados sistemas de seguridad, han construido sus amplias y hermosas casas, que no sólo están protegidas de la amenaza de los delincuentes y marginales, sino que también se hallan ocultas a la vista del común de las gentes. Esto implica varias consecuencias sociológicas de la mayor importancia:

1. Estos guetos para ricos, barrios cercados y aislados, son un fenómeno particular del urbanismo contemporáneo.
2. En términos sociales, son un hecho terriblemente agresivo, pues plantean una separación de clases que ya no solo es económica y cultural, sino incluso física. Como hemos dicho antes, los sectores de la burguesía se están aislando dentro del mismo tejido urbano (caso de El Condado, en Quito), se están asentando en suburbios estratégicamente aislados, y, en todo caso, están levantando barreras infranqueables entre ellos y los demás.
3. Estos barrios son como el anuncio de una

futura guerra de clases y contribuyen a avivar la "barbarie urbana" contemporánea, con la diferencia de que en los barrios del suburbio proletario hay pandillas armadas del propio lugar, que se forman como mecanismos de autodefensa, y en los barrios cercados de los ricos hay grupos paramilitares de alquiler.

4. Esto no sólo altera el panorama urbanístico tradicional, formado por viejos barrios de modelo policlasista, donde gentes de diversa condición convivían, se conocían, amistaban entre sí, se apoyaban mutuamente, establecían lazos de intercomunicación cultural y hasta formas de parentesco social (compadrazgo, padrinzago). También implica una privatización del paisaje urbano, pues valiosos elementos de éste (arquitectura, paseos, fuentes, jardines) pasan a ser de uso exclusivo de unos pocos y son negados a la apreciación estética de los demás.

5. Este es un fenómeno culturalmente peligroso, que no ha merecido estudios sostenidos. Y lo es porque inaugura una forma de apropiación y privatización del paisaje urbano que, a su vez, presagia formas todavía más agresivas y violentas de segregación social. Al ritmo que van las cosas, es posible que, en el futuro, los ricos pretendan cerrar valles o regiones enteras para su uso particular, provocando diversas y conflictivas reacciones políticas y sociales.



FUNDAMENTALISMO LIBERAL "EXPLOTA" ENQUILTO

-Especial para la Agencia Latinoamericana de Información-

René Báez

Miembro de la International Writers Association

...la revuelta-revolución de los forajidos, alentada por Paco Velasco desde Radio La Luna, enarboló argumentos racionales y emocionales contundentes como la soberanía y autodeterminación, el orgullo patrio, la dignidad de la política, la solidaridad, la justicia, la democracia directa, el derecho a la decencia ... Absolutos escarnecidos cotidianamente por las exacciones de la "Sociedad Patriótica", devenida correa de transmisión del despersonalizante discurso de la globalización corporativa

"El problema con la globalización es que los globos se revientan". La sentencia del subcomandante Marcos acaba de cumplirse de modo multifacético en el Ecuador con el derrocamiento en las calles y plazas quiteñas del dictador Lucio Gutiérrez, el pasado 20 de abril de 2005. El acontecimiento, bautizado como la Rebelión de los "Forajidos" a título de sarcástico homenaje al depuesto mandatario, no solo que desalojó del poder a un oprobioso régimen criptomilitar sino que introdujo fisuras a la estrategia hemisférica de la potencia unipolar. ¿A qué aludimos?

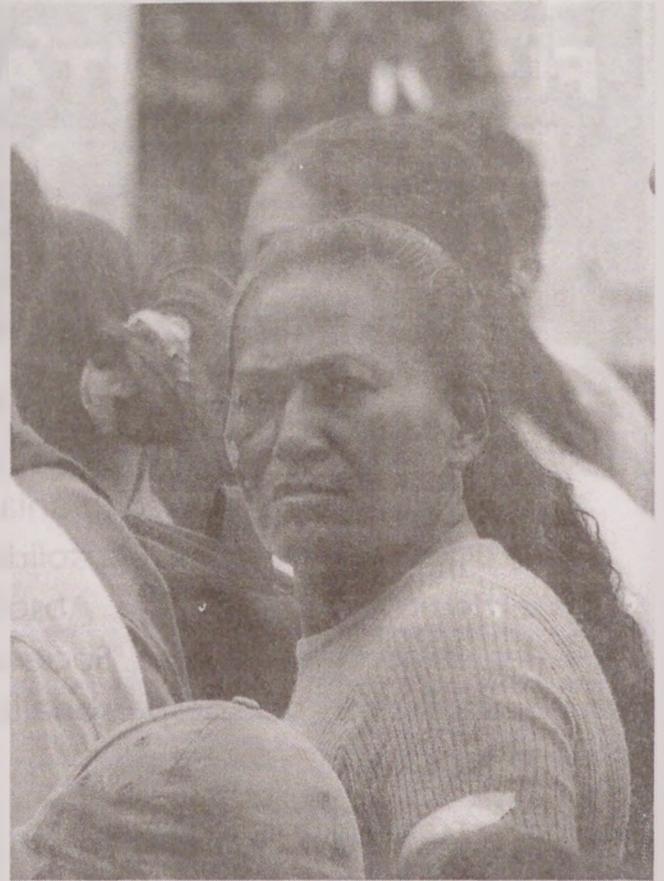
Resurgimiento del nacionalismo defensivo

La metodología de deshacerse de gobiernos corruptos apelando a recursos como la desobediencia civil, los "cacerolazos", la ironía y el humor no comporta un fenómeno inédito en el país. En este tornasiglo, movilizaciones espontáneas, policlasistas y no-violentas liquidaron a los regímenes de Abdalá Bucaram (1997) y Jamil Mahuad (2000). ¿Cómo explicar, entonces, que las jornadas contestatarias del mes pasado suscitaran la

paranoia de las cancillerías del continente, excepto las de Venezuela y Cuba? ¿Cómo explicar la coincidencia de Washington y de la "subimperialista" Brasilia en el pedido para que Alfredo Palacio, el sucesor de Gutiérrez, anticipe la convocatoria a elecciones presidenciales? ¿Qué poderosos mensajes insuflaron a sus gritos de "¡Fuera Lucio!" y "¡Que se vayan todos!" los hombres-mujeres-ancianos-niños rebeldes de la capital ecuatoriana?

Las respuestas a este orden de interrogaciones hay que localizarlas en el impetuoso renacimiento de postulados nacionalistas y populares pisoteados por el protegido de George W. Bush en nombre de ese "plan diabólico de desinstitucionalización de la República" que denunciara el entonces vicepresidente Alfredo Palacio.

Contrariamente a las marchas antigubernamentales convocadas por diversos organismos seccionales, cámaras de la producción y partidos del establecimiento como el Partido Social Cristiano y la Izquierda Democrática- en demanda del reestablecimiento pleno de la maltrecha Constitución de 1998, asignaciones presupuestarias y/o trámite a las riesgosas autonomías provinciales, la revuelta-revolución de los forajidos, alentada por Paco Velasco desde Radio La Luna, enarbó argumentos racionales y emocionales contundentes como la soberanía y



autodeterminación, el orgullo patrio, la dignidad de la política, la solidaridad, la justicia, la democracia directa, el derecho a la decencia ... Absolutos escarnecidos cotidianamente por las exacciones de la "Sociedad Patriótica", devenida correa de transmisión del despersonalizante discurso de la globalización corporativa.



Agotamiento del liberalismo esquizofrénico

El predicamento hegemónico se sustenta en dos axiomas cardinales: el libre mercado y la democracia ritual.

El primero de ellos infiere que un país puede aspirar a la estabilidad y el crecimiento los fetiches del economicismo- si decide operar conforme a las "fuerzas" o "leyes" del mercado. En buen romance, si se sujeta a los intereses y necesidades del "planeta financiero".

En el caso ecuatoriano, a partir de la administración del demócrata cristiano Osvaldo Hurtado (1981-1984), los distintos regímenes han apostado reverencialmente a esa pauta de conducta económica y

financiera. En este terreno, Lucio el Traicionero y sus ministros de Economía, Mauricio Pozo y Mauricio Yépez, únicamente se diferencian de sus predecesores en que resultaron más papistas que el Papa.

Esto explicaría que, en pleno auge del petróleo derivado de la guerra en Medio Oriente y del flujo de voluminosas remesas de los emigrados, la nación haya sido colocada al filo del precipicio y de la inviabilidad, entre otros motivos, por el empeño gutierrista de "honrar" incluso más allá de las expectativas de los acreedores una deuda pública que bordea los 11 mil millones de dólares (la privada asciende a unos 6 mil millones). El año 2004, el pago de ese "tributo imperial" significó un drenaje de 3.800 millones de dólares, equivalentes a casi la mitad de los ingresos del presupuesto; en contrapartida, a la hora de la caída del Coronel ultraortodoxo, un paro médico cumplía dos meses debido al incumplimiento oficial de compromisos que sumaban 15 millones.

En ese mismo orden de alienaciones dieciochescas, Gutiérrez-Baki-Espinosa et al se aprestaban a involucrar al país en un Tratado de Libre Comercio (TLC) con Estados Unidos, soslayando que su firma entre otros efectos liquidacionistas- significaría el genocidio de una población campesino-indígena de alrededor de tres millones.

La parodia democrática en la picota

El otro axioma del fundamentalismo moderno, la democracia electorera, resultó, también, lesionado por las huestes forajidas, que, aparte de defenestrar al "dictócrata", con sus ardorosas proclamas, deslegitimaron al conjunto de partidos del establecimiento, incluidos los marxistoides Partido Socialista y Movimiento Popular Democrático, cómplices del "autogolpe" decembrino.

La descertificación totalizante a los partidos tradicionales estuvo jalonada, lamentablemente, de deprimentes episodios. Como aquellos en los cuales dirigentes "partidocráticos" fueron "invitados" a retirarse de las marchas y concentraciones antigutierristas. O como la humillación y el castigo físico propinados a varios diputados, al parecer por obra de agentes provocadores "ultraizquierdistas".

Más allá de esos censurables desbordes, el "¡Fuera todos!" coreado por los nacionalistas-anarquistas reflejaba un clamor de la mayoría de ecuatorianos, hastiados de la venalidad y mediocridad de la "clase política", salvo las excepciones de rigor. Políticos sin honor, sin ideas y sin sentido nacional encendieron la iracundia de la ciudadanía.

Desde luego, el blanco de la abominación era Gutiérrez. Tanto más que, a últimas fechas, en el colmo de la impudicia y en connivencia con



una impresentable Corte Suprema de Justicia, anuló juicios contra prófugos de alto coturno como Abdalá Bucaram, Gustavo Noboa y Alberto Dahik; y, en un acto de olímpico desprecio a la opinión pública, designó como premier de la República a Óscar Ayerve, el conocido "hombre del maletín". Sin contar que acciones cada vez más frecuentes de paramilitares y sicarios configuraban al atribulado Ecuador como una auténtica democracia "nostra".



El mandato de los políticos-apolíticos

La rocambolesca fuga de Gutiérrez perseguido por cientos de coléricos jóvenes de ambos sexos, tuvo un corolario más apacible y promisorio. Múltiples insurgentes, organizados en la Asamblea Soberana Popular, condensaron su crítica a la dominación imperial y oligárquica en un manifiesto de 23 puntos preparado como

guía "para refundar el país".

En ese memorando, los tribunos forajidos se pronuncian por la elaboración de una nueva Carta Política, la suspensión de las negociaciones del TLC con Estados Unidos, la renegociación de la deuda externa, la no inmunidad a los soldados y mercenarios estadounidenses, la no intervención del Ejército compatriota en la guerra civil colombiana y la terminación del convenio de la base de Manta, entre otros.

Demandas que circulaban por distintos corrillos pero que emergieron a primer plano al calor de las Jornadas de Abril. En vísperas de jurar como presidente, el propio Palacio las acogió y resumió al identificarse como escéptico respecto del TLC con la potencia mundial, particularmente por considerarlo como un mecanismo para "privatizar la vida". En relación al Plan Colombia opinó que se trataba de un "problema de los colombianos". En cuanto al sistema de generación de poder, se manifestó partidario de una democracia directa, "jeffersoniana".

De su lado, el flamante ministro de Gobierno, Mauricio Gándara, anticipó que la nueva administración revisaría la inconstitucional cesión de la base de Manta. En tanto que el titular de Economía, Rafael Correa, un keynesiano de izquierda, conmocionó al país con su ya célebre frase: "El petróleo, señores, no será privatizado". Tampoco el IESS, agregó.

Complementariamente, anticipó que el FEIREP un fondo constituido con excedentes petroleros que se venía destinando en su parte sustantiva a la recompra anticipada de deuda pública- se canalizaría a la reactivación de la producción y a programas de fomento de la educación y la salud. Definió a su modelo económico como "un retorno a la ética y al sentido común".

¿Quién dijo que la historia ha terminado con la victoria de la razón mercantil y la democracia ritual? ¿A quién se le ocurre pensar que el pensamiento de Raúl Prebisch y la CEPAL de los años cincuenta y sesenta, o la teoría de la dependencia, constituyen piezas de museo? A la luz del estrangulamiento de nuestro Estado-nación, ¿quién insistirá en la inconveniencia de revisar deudas que más crecen mientras más se pagan? ¿Quién puede creer que la Revolución Bolivariana es un proceso confinado a la hermana Venezuela? ¿O que el ALBA es un sueño de verano?

Más allá del curso futuro de los acontecimientos, la Rebelión de Quito configura ya un hecho trascendente: la devolución de la vergüenza y la esperanza a los descendientes de Rumiñahui, Espejo y Alfaro.

¡Gracias, forajidos!

(Mayo/2005)



REFLEXIONES SOCIOLÓGICAS SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL TANGIBLE E INTANGIBLE

Domingo Paredes Castillo

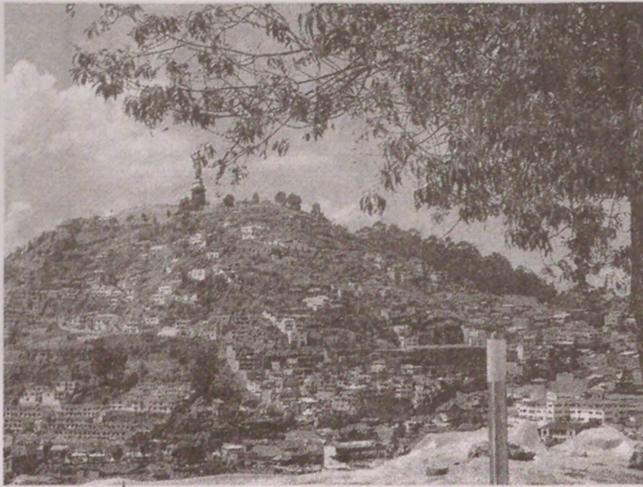
El componente sociocultural, tangible e intangible, de la arquitectura en su escenario urbano permite apreciarla en su unidad funcional, psicosocial y estética. El estilo empleado en su diseño nos demuestra la personalidad del arquitecto y el contexto cultural y las características de la época en que éste crea. En el estilo se descubren las características técnicas, estéticas y funcionales del objeto edificado y que hacen referencia no solo a sus relaciones formales internas, sino también a los usuarios y a las relaciones con el contexto histórico y cultural en el que se lo ha creado y al que pertenece.

PRIMERA REFLEXIÓN

El Arquitecto debe comprender el sentido del sistema social dentro del cual diseña los objetos arquitectónicos y urbanos. Dicho sistema lejos de ser explícito, se torna en veces sutil, esporádico, inaprehensible. La tarea que tiene, en consecuencia, es analizar la naturaleza y las características estructurales, funcionales y orgánicas de ese sistema.

Se define a la ciudad como una red de

relaciones materiales o tangibles y simbólicas o intangibles entre una diversidad compleja de individuos, grupos sociales e instituciones. Esta definición nos permite demostrar que el diseño de los espacios edificados urbanos se realiza sobre el hecho de que los objetos espaciales no solo son expresiones de las relaciones materiales existentes, sino que además incluyen determinaciones culturales simbólicas cuyas lecturas superan la metafísica de los espacios construidos y entran al ámbito



de los gustos, las emociones y voliciones donde la voluntad, la sensibilidad y la inteligencia de lo estético y lo ético recuperan sus dominios no virtuales de una terrenalidad urbana que parece las excluyeran.

Y si bien el objeto ciudad sintetiza de mejor manera el complejo mundo de las interacciones sociales, debemos tener cuidado en la forma en que percibimos a las ciudades, industriales o post-industriales, en su trascendencia dialéctica y creadora de construir una utopía denominada "ciudades civilizadas" ya sea como una totalidad interrelacionada o como un ente fragmentado y caótico de espacios, tiempos y acciones. Sin duda, cada uno percibe a la ciudad como un ente diferenciado y complejo, de espacios concentrados, de actividades y gentes de diferentes orígenes

étnicos, culturales y regionales coexistiendo en determinadas densidades.

Si decimos, además, que toda ciudad es compleja, corroboramos la tesis de que toda complejidad es una síntesis de las múltiples determinaciones macro y micro sociales, mono y multifactoriales; y que, como parte de esta complejidad, la arquitectura se preocupa de la producción de espacios donde las personas y los grupos sociales puedan vivir y desenvolverse en sus múltiples objetividades y subjetividades creadoras.

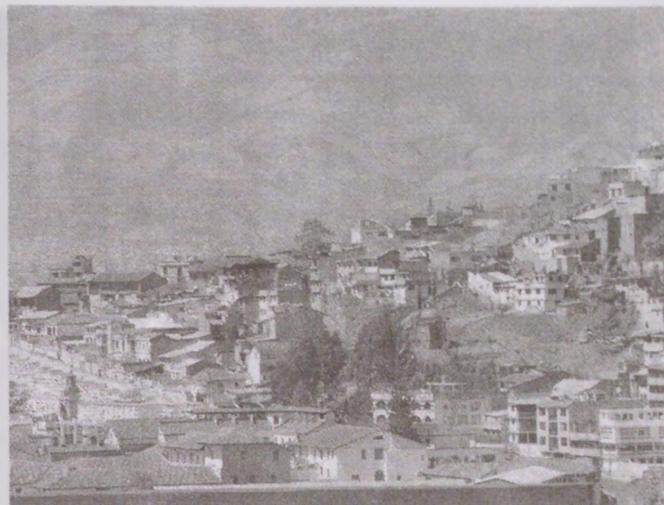
De este modo entendemos a la arquitectura como la ciencia y el arte de la satisfacción de las necesidades espaciales de las actividades humanas urbanas y se proyecta en función de la estructura social que la demanda y desarrolla (Gioja, 1975). El Arquitecto, a través de su diseño, y con el saber sociológico y económico disponibles, podrá responder de mejor manera a las necesidades tangibles (lo espacial y concreto) e intangibles (el de la subjetividad y sus símbolos.) Debe comprender que todo objeto edificado es una estructura que entrelaza lo objetivo con lo subjetivo, la forma con su contenido, la estética con la técnica que, como lo señalara Umberto Eco (1968:104-105), lo conforman:

- i) los elementos materiales constitutivos de la estructura-objeto edificado;
- ii) el sistema de referencias exigidos por la edificación, de orden estético, técnico y

- sociocultural:
- iii) el sistema de reacciones psicológicas que la arquitectura suscita a diversos niveles: el nivel del ritmo visual, nivel de los contenidos ideológicos coordinados y el nivel de funcionalidad de los espacios a las necesidades y gustos.

El componente sociocultural, tangible e intangible, de la arquitectura en su escenario urbano permite apreciarla en su unidad funcional, psicosocial y estética. El estilo empleado en su diseño nos demuestra la personalidad del arquitecto y el contexto cultural y las características de la época en que éste crea. En el estilo se descubren las características técnicas, estéticas y funcionales del objeto edificado y que hacen referencia no solo a sus relaciones formales internas, sino también a los usuarios y a las relaciones con el contexto histórico y cultural en el que se lo ha creado y al que pertenece.

El Profesor Bianchi Bandinelli de la Universidad de Roma, decía en unas de sus clases que a los objetos edificados y sus contextos se los debe estudiar tomando en cuenta: "... todos los elementos concomitantes haciendo resaltar la dialéctica interna de su desarrollo histórico, reconstruyendo aún la génesis del objeto a la concreción de las condiciones objetivas que hicieron posible su existencia". Analizándolos desde el punto de vista diacrónico y sincrónico. En el primer caso, analizar su



desarrollo en el tiempo y en el segundo, enfocarlo desde y en el presente a través de un análisis atemporal o "estático".

Un principio fundamental, que la experiencia nos ha enseñado a tomar en cuenta, es el de concebir a la realidad como un "sistema" (S) de estructuras, elementos, funciones y relaciones materiales y no materiales que existen en un tiempo y espacio histórico determinado. El secreto es descubrir, en un primer plano, los componentes del sistema, identificarlos, describirlos, explicarlos y relacionarlos estructuralmente como un todo (el análisis y la síntesis de los objetos); y, en un segundo plano, la lógica de su crecimiento y desarrollo.

Cada elemento o subsistema es un pequeño universo en conexión con otros (una



edificación o un barrio: la Chilena, San Marcos, forman parte de un conjunto mayor de objetos edificados que conforman un determinado paisaje urbano.) Cada objeto constituye una unidad de análisis (sincrónico y diacrónico) que debe ser enfocado como parte de un contexto mayor donde las relaciones entre las partes (P) y el todo (T) son: complejas y muy dinámicas.

El Arq. Walter Gropius, en una conferencia pronunciada el 21 de Marzo de 1961 en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Columbia, Nueva York, EEUU., dijo ya algo importante que merece recordarse en los inicios del siglo XXI: "... quisiera hablar sobre la posición ambigua del arquitecto en su relación con la sociedad, y sobre su doble papel como ciudadano y profesional... Ya que la opinión pública lo hace responsable de la condición a la que han caído nuestras ciudades, poblaciones y campo, desearía ubicar donde se sitúa exactamente a este respecto, examinando qué campos de acción tiene abierto para expandir su influencia" (Arquitectura y Planeamiento, 1962: 15).

El arquitecto de hoy enfrenta aspectos totalmente diferentes a los de hace unas décadas: enfrenta clientes y patrocinadores (colectivo o individual, público o privado) totalmente nuevos: al ciudadano, el gobierno local, a una organización de segundo grado, a una organización no gubernamental o una "empresa", con sus gustos, sus necesidades, sus intereses y expectativas, demandas y posibilidades constructivas distintas, que van desde las posibilidades informales ajustadas a las complejas estrategias de sobrevivencia populares hasta las más refinadas posibilidades tecnológicas post-modernas con altísimos niveles de valor agregado.

Un abanico constructivista que va desde las



perspectivas arquitectónicas tradicionales a las perspectivas modernistas y o eclécticas, se presentan desafiante al arquitecto de estos días. No solo enfrenta un desafío meramente “fisiquista” o espacial, sino también un desafío cultural, ideológico y simbólico del que es corresponsable como técnico y como ciudadano.

La ciudad como diría Philip Hauser, es un conglomerado de seres humanos unidos por cierta comunidad de actitudes, formas de pensar y actuar, diferentes a los grupos sociales más fuertemente estructurados que caracterizan la vida de los grupos más restringidos y aislados del mundo agrícola. Por esta razón se requiere, hoy más que nunca, de una visión holística que relea a la ciudad como un patrimonio cultural en desarrollo donde entran en juego el mundo de los gestos y las actitudes, los modos de ser cotidianos, ese lenguaje de lo intangible que se objetiviza en las diversas estrategias de

recrear los espacios e intersticios de las ciudades modernas a través de los artefactos creados a lo largo de la historia.. Creemos que no es tarde para re-humanizar a la arquitectura y el urbanismo a través de esta visión del mundo social que el arquitecto enfrenta, donde el patrimonio se crea y se recrea entre el mundo de lo tangible y lo intangible.

SEGUNDA REFLEXIÓN

Los principales campos del análisis sociológico de la intangibilidad en las ciudades son: 1) las relaciones entre culturas simbólicas y la ciudad; 2) el mundo de la vida social, el de las personas, los grupos sociales y las instituciones en los entornos urbanos; y 3) el de los procesos sociales como los de cooperación, integración, conflictos, cambios, socialización, comunicación, modernización y crisis.

La ciudad es un producto histórico caracterizado por la diversidad y complejidad de los procesos que la integran:

- ◆ Procesos económicos (producción, distribución, intercambio y consumo)
- ◆ Procesos societarios (población, composición social, asociativa, modos de vida)
- ◆ Procesos simbólicos- culturales (valores, normas, tradiciones, intereses, creencias,

- ◆ religiosidades, expectativas)
- ◆ Procesos político- administrativos (poderes políticos, conflictos, gestión, normativas)
- ◆ Procesos ambientales (agregación, expansión, impactos)

Como una trama que cruza y entrecruza todos estos procesos se hallan las relaciones o vínculos sociales entre las personas a nivel de un barrio, vecindario o de ciudad, que constituyen la esencia de la organización de un sistema de interacción social urbana, en sus tres niveles de objetivización, ese tránsito de la intangibilidad a lo tangible o a lo concreto:

- ◆ Relaciones interpersonales, que son nuestros vínculos sociales más elementales y cotidianos, denominados sociológicamente "bloques constructores" de la estructura social (relaciones intrafamiliares, vecinales, laborales donde entran en juego los ritos, las maneras de ser, las identidades y sentidos de pertenencia);
- ◆ Relaciones intra e inter grupales, que se dan a nivel de grupos primarios (familia, vecindad) y secundarios (empresa, gremio); y,
- ◆ En relación al "orden social" vigente ya sea de un tipo de sociedad altamente



concentradora y excluyente como la capitalista desarrollada, o marginal y dependiente como las del capitalismo periférico y subsidiario, con sus patrones dominantes de pensar, sentir y actuar.

Tres componentes concurren para el crecimiento y desarrollo de la interacción social en la producción de los patrimonios culturales: Uno, la sociedad que como gustaba describir Levi-Strauss es un suprasistema integrado por un conjunto de campos o sistemas materiales y no materiales que se articulan los unos con los otros y se explican mutuamente; Dos, los sujetos sociales que constituyen la unidad de la interacción social y de la organización dinámica de las creaciones culturales; y Tres, la cultura que comprende todo un conjunto de las tendencias valorativas humanas (moral,

costumbres, creencias, tradiciones, religiosidad, arte, ciencia, etc.), que se aprehenden y aprenden a través de la comunicación e interacción social a lo largo de la existencia humana. La cultura como característica distintiva de las sociedades, comprende todas las realizaciones humanas, simbólicas y materiales: Designa todos los tipos de conducta socialmente adquiridos y que se transmiten (procesos de enseñanza-aprendizaje) por medio de símbolos.

TERCERA REFLEXIÓN

Pensamos que el individuo se integra al mundo urbano a través de la cultura y del patrimonio cultural que hereda (pasada y presente). Keith Davis y John W. Newstron (1991), definen a la cultura como la conducta convencional de una sociedad que condiciona las maneras de pensar, sentir y actuar de las instituciones, grupos y personas en un determinado espacio. Bronislaw Malinowski (1931), definió a la cultura como el conjunto de los artefactos heredados, los bienes, los procesos técnicos, las ideas, los hábitos y los valores.

George M. Foster (1988:24-38), para fines analíticos, distingue las siguientes características en los sistemas culturales urbanos:

- ◆ Las formas culturales urbanas son aprendidas;

- ◆ Un sistema cultural urbano es un todo funcional, lógicamente integrado;
- ◆ Los sistemas culturales cambian constantemente;
- ◆ La cultura urbana crea y recrea un conjunto de valores;
- ◆ Las formas culturales, y la conducta de los miembros individuales de una ciudad, surgen de orientaciones cognitivas;
- ◆ La cultura hace posible la interacción entre los miembros de una sociedad urbana.

Se puede decir, en resumen, que el patrimonio cultural urbano comprende una serie de comprensiones compartidas que se usan para coordinar las acciones en determinados espacios o redes urbanas. La cultura simbólica nos da las pautas para guiarnos y dar significación a las relaciones sociales. La cultura material facilita el desarrollo de esas relaciones y comunicaciones inherentes a través de instrumentos o mecanismos tangibles.

La cultura material, cuya base es la economía y la tecnología, comprende el conjunto de objetos físicos o "artefactos" creados (herramientas, equipos, maquinarias) y a las que se da diversos significados. La cultura no-material, cuya base es fundamentalmente

ideológica, comprende las creaciones no tangibles de carácter simbólico como las ideologías.

La cultura, en fin, posee un valor imponderable para la supervivencia humana; constituye una respuesta a las necesidades humanas y a las limitaciones del medio ambiente natural. El antropólogo Malinowski (1941), propuso esta correspondencia entre necesidades básicas y respuestas culturales:

NECESIDADES BASICAS=RESPUESTAS CULTURALES

Metabolismo = Reproducción
 Cuidados Corporales = Seguridad
 Movimiento = Crecimiento
 Salud = Aprovisionamiento
 Parentesco (Familia) = Abrigo, Vivienda
 Protección = Actividad
 Entrenamiento, Capacitación, Educación =
 Higiene, Saneamiento

El sistema cultural como fenómeno y hecho social contiene un conjunto interdependiente de factores que lo explican y determinan. Describimos algunos de ellos:

◆ **Valores:** es el marco de referencia dentro del cual las personas y los grupos desarrollan sus normas de comportamiento. Son los generales de conducta, formas de comportamiento admitidas socialmente y que son aceptadas por consenso general.

Favorecen la integración y los vínculos de sociabilidad.

- ◆ **Normas:** modo o condicionamiento de conducta socialmente sancionada. Son guías específicas para la acción: indican, sugieren, como las personas o grupos deben actuar o comportarse en cada situación o circunstancia dada. Las normas varían en relación a los valores predominantes en cada cultura.
- ◆ **Intereses, Expectativas:** Relación entre un individuo y un objeto que se considera satisfará algunas de las necesidades sociales. Un grupo social se une por la identidad o semejanza de intereses de sus miembros que empiezan a ser compartidos y organizados.
- ◆ **Símbolos:** son objetos, gestos, sonidos, imágenes, que representan algo muy distinto a sí mismos. Son de origen vario y pueden clasificarse por orden jerárquico. Un símbolo puede adquirir diversos significados.

En la observación del hecho cultural urbano se debe diferenciar entre cultura encubierta, constituida por aspectos no susceptibles de observación directa como los valores, creencias, sueños y temores compartidos por los sujetos sociales y los grupos que conforman; de la cultura manifiesta, integrada por acciones y artefactos directamente



perceptibles a través de la observación directa: tipos de vivienda, vestimenta, gestos, lenguaje.

Las sociedades urbanas modernas han desarrollado no solo un tipo de cultura dominante o principal, sino un conjunto de subculturas y contraculturas interdependientes y, en muchos casos, en conflictos. La ciudad no escapa a ser el escenario de estos encuentros y desencuentros muchas veces no civilizatorios, sino brutales. Es el espacio por el cual grandes multitudes de personas abandonan el campo y las pequeñas poblaciones, con el fin de establecerse en sus diferentes centralidades y entornos. La ciudad provoca la migración de regiones que estaban pobladas en forma dispersa hacia su espacio densificado. Este proceso que en su versión moderna se inició

con la primera revolución industrial de fines del siglo XVIII, ha ido modificando radicalmente las estructuras de los patrimonios culturales.

La paulatina modernización de la agricultura y la expulsión de gentes del campo a las ciudades va readaptando y adecuando las culturas locales y regionales sin perder sus identidades y sentido de pertenencia en la construcción de las culturas urbanas, en cuanto (Lewis:93): (a) los campesinos e indígenas inmigrantes a las ciudades se adaptan a la vida urbana con mayor facilidad que la que se pensaba sin romper con el continuo rural-urbano; (b) la vida familiar continúa siendo estable y los vínculos de parentesco aumentan en vez de disminuir; (c) la vida religiosa se intensifica; y (d) persisten las creencias y usos tradicionales de sus lugares de orígenes.

La ciudad es una creadora de atractivos patrimonios culturales por la posibilidad de concentrar varios servicios y actividades como las industriales, comerciales, financieras y administrativas; de poder contar con líneas de comunicación y transportes fluidos y permanentes; y de contar con equipos culturales y recreativos accesibles. Este contexto cultural ha generado la atracción, las sugerencias y expectativas de las poblaciones no urbanas. El mundo concentrado de la producción, el comercio y los servicios, de las máquinas, de la producción en serie, de la

informática y de empresas altamente eficientes, coadyuvan a este atractivo.

La ciudad, de este modo, se ha convertido no sólo en la morada y el taller del hombre moderno, sino también el centro de animación y control de la vida económica, política y cultural. Es el distintivo de la "modernidad" y de la "civilización" (Wirth, 1938). Pero en realidades urbanas como el de las ciudades andinas, el problema no es simple. Eduardo Kingman Garcés (1992:12-13) observaba que los sociólogos tenemos dificultades para entender las formas particulares de existencia social que se establecen en las ciudades donde las relaciones pluriculturales y las mentalidades son más variadas y complejas. En este escenario, lo étnico es presentado como un elemento residual o inexistente. La mayor parte de los planificadores y arquitectos que conozco simplemente lo ignoran.

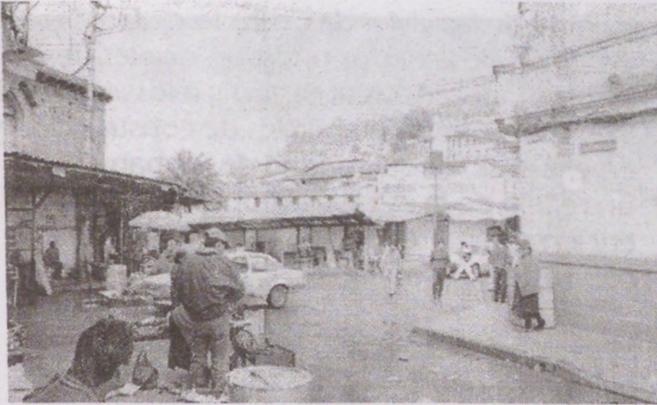
En esta línea, creemos que el patrimonio cultural de la ciudad debe ser estudiado, además de los valores tangibles de los objetos, las formas de actuar de la gente en un escenario de convergencias pluriculturales, tomando a lo urbano como la síntesis expresiva de las distintas culturas en el uso de los espacios. Pues, sin duda la ciudad transforma los hábitos de vida de las personas inmigrantes pero también los enajena; inevitablemente produce cambios que alteran los tradicionales patrones culturales, una

especie de transición entre el gemeinschaft y la gessellschaft de Ferdinand Tonnies (1887).

A MANERA DE CONCLUSIÓN

Tonnies, consideró que la ciudad, por sus características, tiende a desintegrar las formas comunitarias de vida social; que el ritmo y estilo de desarrollo de la ciudad moderna con la expansión del modo de vida urbano ha creado un tránsito permanente y "cruel" de la antigua vida agraria a nuevas formas organizativas de tipo urbano, y con ello de las formas de apropiación de los espacios. También creyó importante distinguir entre la "Gesellschaft" (vida urbana)-concebida como una relación de naturaleza contractual establecida deliberadamente y de manera asociada para alcanzar determinadas metas-, de la "Gemeinschaft" (comunidad agraria), definida como una unidad social que no nace de una planificación y organización consciente.

En la "Gemeinschaft" los individuos se relacionan como personas totales antes que como individuos fragmentarios y aislados, y donde prevalece la unidad sobre todas las cosas. Pero las formas comunitarias lejos de desaparecer con la urbanización, perviven. No se han destruido en su totalidad sino que se han adaptado a las nuevas condiciones del medio ambiente sociocultural predominantemente urbano. Se descubre al interior del mundo moderno y postmoderno, una persistencia de lo comunitario:



- ◆ En algunos medios urbanos se dan relaciones personales acentuadas.
- ◆ Existe una información participada a nivel de vecindad.
- ◆ Pervive una "Conciencia colectiva" de lo que pasa en la zona, distrito o barrio.
- ◆ En las zonas urbanas aparece un sentido compartido de pertenencia.
- ◆ Se forman redes que trascienden la geografía urbana y surgen ambientes etnoculturales nuevos.

El actual desarrollo urbano demanda un comportamiento distinto a sus habitantes. Comportamiento que no solo refleja la demanda de los grupos dominantes (arquitectura internacional, consumismo, debilitamiento de antiguas solidaridades y

lealtades, puntualidad, eficacia, productividad), sino que también, expresa las propias estrategias de sobrevivencia y de seguridad de los sectores populares y multiétnicos que han creado sus "versiones" específicas de esas exigencias (Eduardo Kingman y Fernando Carrión han desarrollado una importante reflexión al respecto).

La ciudad no deja de ser un escenario donde se encuentran diversos mundos socioculturales que adaptan y readaptan los espacios urbanos en los que tienen por necesidad y/o confort ubicarse, co-existir e hibridarse. Se puede decir, que la urbanización en un contexto de globalización y de mayor dependencia, es un fenómeno de "desorganización" que debe ser enfrentado por las consecuencias que provoca: debilitamiento de los lazos de parentesco, de la vida familiar y de la vida del barrio, de la "impersonalidad" en las relaciones sociales, el anonimato y la soledad de quienes la habitan. Critica y pone en alerta sobre estos efectos sin desconocer la positividad del ethos urbano en cuanto progreso material y cultural.

En los procesos de urbanización en los países del Tercer Mundo, se constata algunas de estas consecuencias previsibles pero difícil de mitigar:

"Los habitantes de los países del Tercer Mundo viven en un entorno cada vez más

urbanizado y un número creciente de ellos pasarán toda su existencia viviendo y trabajando en ciudades, sin comprender cómo se las construye y administra y sin una idea clara de cómo su participación y su compromiso podrían mejorar su propio entorno y el de los demás. Para una alta proporción -que va generalmente en aumento- de los habitantes de virtualmente todas las ciudades del Tercer Mundo, su experiencia cotidiana y permanente es una vida de pobreza y privaciones". (Abiodun et.al., 1887:7)

A esta situación se agrega el aceleramiento de los procesos de conurbanización, entendido como un fenómeno socioespacial que ha tomado importancia en las sociedades modernas, especialmente en las del Tercer Mundo: "... proceso de integración de estructuras consolidadas (pueblos o cabeceras parroquiales) a la ciudad, fundiéndose con ella" (Fernando Carrión, 1987:116-117). Concomitantemente a la conurbanización, se produce la segregación espacial como una tendencia de las clases a separarse en el espacio, creando urbanizaciones, barrios y calles de "lujo" denominados "residenciales" y barrios y calles de obreros, trabajadores, de gente pobre, denominados "populares" o "marginales urbanos".

La segregación espacial se expresa en las diferencias existentes en las densidades,

calidad de las viviendas, estado de las vías, dotación de servicios públicos, niveles de ingresos, distancias al centro y a los lugares de trabajo, costos diferenciales de construcción y en el estado de salubridad de los barrios. Es un reflejo de la estratificación social que encierra siempre inéditos pero significativos contrastes:

- a) esplendor-escualidez
- b) riqueza-pobreza
- c) inteligencia-ignorancia
- d) necesidades básicas satisfechas-necesidades básicas insatisfechas
- e) orden-caos
- f) formalidad-informalidad

Las inversiones públicas que se realizan en obras de infraestructura urbana reducen los costos privados de "construibilidad", acortan las distancias (costos de transporte) y generan un mejoramiento general en los terrenos localizados en su área de influencia, valorizándolos positivamente vía incremento de los precios de venta.

Los barrios pobres difícilmente son objetos de estas inversiones en la magnitud y premura que demandan (inversiones que generalmente se orientan a los barrios de clase alta y clase media). Mucho más pueden costear obras de pavimentación, canalización, redes de servicios públicos, etc., como lo hacen las urbanizaciones privadas que experimentan con estas inversiones un rápido



crecimiento en la valorización de sus tierras, reproduciéndose de este modo una "distribución clasista" del espacio urbano (Vásquez, 1979: 89-90) al profundizarse la diferencia entre los sectores "residenciales" con los sectores "periféricos", "urbano marginales".

Distribución clasista que se expresa también en la exclusión de un patrimonio cultural

tangible e intangible popular-nacional. Entre los neoclásico y lo barroco, lo andino popular deja de ser representativo para la valoración de los bienes. Parece que molesta, se lo ignora, se lo excluye, se lo margina, se lo oculta. Esto nos lleva a pensar que no hay un solo patrimonio, sino diversos patrimonios: el de los siempre ganadores, los que están por la globalización y la deshumanización de las interacciones; y los perdedores.

La ciudad, en fin, es un mosaico de mundos sociales donde la segregación social y cultural se acompaña de la segregación en el espacio. Por un lado, las diferencias en los tipos de trabajo, la desigualdad profunda en los niveles de ingresos (gestora de las estrategias de sobrevivencia populares marginales), las características raciales y étnicas, las costumbres, los gustos, los hábitos, las preferencias y los prejuicios, se conectan; por otro, con ciertos factores de localización espacial claves: la densidad, el valor de los terrenos, la accesibilidad, las rentas, el saneamiento ambiental, el prestigio del sector, las consideraciones estéticas y la ausencia de molestias urbanas como el tráfico peatonal y vehicular, el ruido, el humo y la suciedad.

Las personas entran en juego a este escenario urbano en relación a sus posibilidades e identidad y sentido de pertenencia a determinado grupo o clase social. Ninguna ciudad, por lo tanto, se desarrolla por casualidad. Es producto de los

contradicciones y conflictos sociales, políticos, económicos y territoriales generados por la estructura sociocultural vigente.

La sociología trata de descubrir las formas de interacción y organización societarias que, de modo particular, emerge allí donde se da el establecimiento relativamente permanente y compacto de grandes grupos de individuos diferenciados.

"... tenemos un país que, como resultado de la modernización capitalista que se acelera con la producción y exportación petrolera, se encuentra en un proceso de consolidación de las tendencias generales de urbanización de la economía, la política, la ideología y consecuentemente, de la población. Este proceso de cambio se caracteriza por su alta dinámica y la existencia de múltiples conflictos y problemas deducidos, de alguna manera, del tipo de desarrollo capitalista, desigual y combinado, que se profundiza en el conjunto de la sociedad nacional".

(Fernando Carrión: El Proceso Urbano en el Ecuador. Quito, Edic. ILDIS, 1987)

BIBLIOGRAFIA

Abiodun, Yacoob (et.al.). 1987. Repensando La Ciudad Del Tercer Mundo. Buenos Aires, Argentina. Grupo Editor Latinoamericano S.R.L.

Adorno, W.Theodor; HORKHEIMER, Max. 1971. La Sociedad. Buenos Aires, Argentina.

Edit. Proteo.

Carrion, Fernando. 1987. Quito. Crisis Y Politica Urbana. Quito, Ecuador. Edit. El Conejo y Ciudad.

Dahrendorf, Ralf. 1962. Las Clase Sociales Y Su Conflicto En La Sociedad Industrial. Madrid, España. Edit. RIALP.

Davis, Keith. 1991. Comportamiento Humano En El Trabajo / Comportamiento Organizacional. México, DF. Edit. McGraw-Hill

Fichter, Joseph H. 1975. Sociologia.

Barcelona, España. Edit. Herder.

Firth, R. (et.al.). 1981. Hombre Y Cultura.

México, DF. Edit. Siglo XXI.

Foster, Geoge M. 1988. Las Culturas

Tradicionales Y Los Cambios Tecnicos.

México, DF. Fondo de Cultura Económica.

Fundacion Foessa. 1977. Sociologia De La

Comunidad Local. Madrid, España. s.p.i.

Gioja, Rolando Y. 1975. El Arquitecto Y Las Ciencias Sociales. Buenos Aires, Argentina.

Edit. Universitaria.

Gropius, Walter. 1962. Arquitectura Y

Planeamiento. Buenos Aires, Argentina. Edic.

Infinito.

Hurrell, Julio A. 1987. "Las Posibilidades De La Etnobotánica Y Un Nuevo Enfoque A Partir De La Ecología Y Su Propuesta Cibernética".

En: Rev. Española de Antropología

Americana, v. XVII. Madrid, España.

Universidad Complutense.

Le Corbusier. 1981. Principios De Urbanismo.

Barcelona, España. Edit. Ariel.

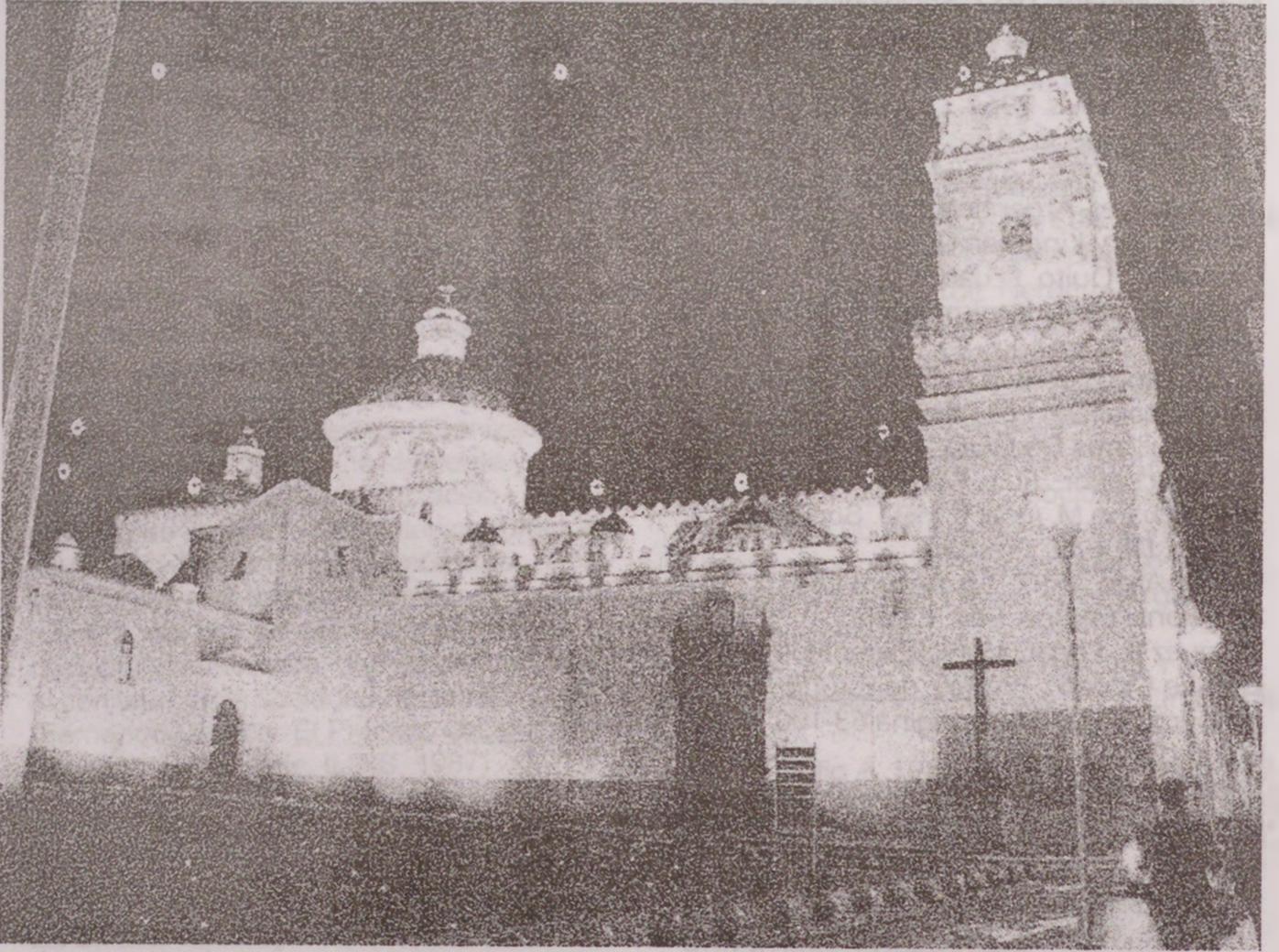
Lewis, Oscar. 1982. Ensayos Antropológicos.

- México, DF. Edit. Grijalbo.
- Light, Donald (et.al.). 1991. Sociología. Bogotá, Colombia. Edit. McGraw-Hill.
- Mayntz, Renate. 1972. Sociología De La Organización. Madrid, España. Alianza Editorial.
- Mumford, Lewis. 1962. La Cultura De Las Ciudades. Buenos Aires, Argentina. EMECE Editores; y 1979. La Ciudad En La Historia. Buenos Aires, Argentina. Edic. Infinito.
- Paredes, D. y Kingman G., E. 1992. Las Ciudades. Quito, Ecuador. Edic. Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central.
- Rodas Leon, Cecilia. s.f. Comportamiento Psico-Social De Los Habitantes De Las Multifamiliares De Quito. Serie: Síntesis No.3. Quito, Ecuador. Edic. FAU- U. Central.
- Shepard, Jon M. (et.al.). 1982. Sociología. México, DF. Edit. Limusa.
- Toffler, Alvin. 1997. La Tercera Ola. Barcelona, España. Edic. ORBIS
- Vasquez B., Edgar. 1979. "Elementos Para Leer La Ciudad". En: Rev. de Estudios Históricos Regionales, página 63-100. Cali, Colombia.
- Wirth, Louis. 1968. El Urbanismo Como Modo De Vida. Buenos Aires, Argentina. Ediciones3.

View of the Cathedral

View of the Cathedral

View of the Cathedral



View of the Cathedral
 View of the Cathedral
 View of the Cathedral

View of the Cathedral
 View of the Cathedral
 View of the Cathedral

EL NUEVO TRAJE DEL EMPERADOR (*)

Nikos Salingaros y Michael Mehaffy

Casi todas las propuestas para la reconstrucción del World Trade Center surgen de un movimiento de moda actual conocido como "Deconstructivismo". Como queda implícito en su nombre, éste fractura las formas en fragmentos dentados, desbalanceados. La intención declarada es crear una nueva arquitectura que sea intrépida e innovadora, excitante y provocativa.

(*) Ambiente, Revista 90 (Marzo de 2003). Version original publicada en inglés por Planetizen (Enero de 2003). Traducido por Pablo Bullaude.

Nikos Salingaros (salingar@sphere.math.utsa.edu). Es profesor de matemáticas en la Universidad de Texas en San Antonio, y posee un subsidio de la Fundación Sloan para estudiar las leyes científicas de la arquitectura.

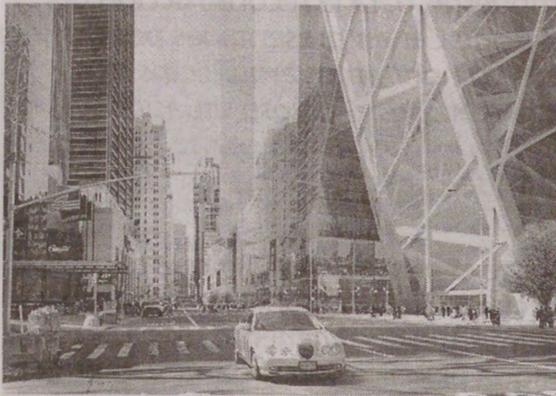
Michael Mehaffy (mmehaffy@comcast.net). Es urbanista y teórico en Portland, Oregon.

Ambos son editores asociados de Katarxis 3 (www.katarxis.com), un periódico internacional que explora la nueva ciencia y la nueva arquitectura.

<http://www.math.utsa.edu/~salingar/contr.arch.html>

Las propuestas para la reconstrucción del World Trade Center presentadas por algunos de los más importantes arquitectos del mundo revelan una curiosa situación: la vanguardia de la arquitectura se encuentra atrapada desesperadamente en un pasado fracasado.

No es éste el pasado creativo que el crítico de arquitectura del New York Times, Herbert Muschamp, despectivamente rechaza como "la antigua planificación urbana" – el pasado



en el cual la compleja trama urbana de New York creció para definir una de las ciudades más magníficas de la tierra. Es en cambio un pasado de ideas fallidas y falacias lógicas, de ciencia mal usada y de tecnología de comienzos del siglo XX pasada de moda.

¿Deconstruyendo Manhattan?

Casi todas las propuestas para la reconstrucción del World Trade Center surgen de un movimiento de moda actual conocido como "Deconstructivismo". Como queda implícito en su nombre, éste fractura las formas en fragmentos dentados, desbalanceados. La intención declarada es crear una nueva arquitectura que sea intrépida e innovadora, excitante y provocativa.

Pero la reacción del público – contrariamente a lo que los arquitectos deconstructivistas y algunos críticos dicen – ha sido principalmente mirar los resultados con temor. El público se pregunta por qué los arquitectos persisten en diseñar edificios tan feos. ¿Son tal vez los no-arquitectos tan ignorantes y poco sofisticados como para no reconocer el nuevo traje del imperio?

En realidad, no.

Los arquitectos de moda están yendo deliberadamente en contra de las leyes de la materia. Las pautas de coherencia estructural se construyen en el ser humano a través de un proceso de adaptación que es esencial para la supervivencia en la tierra. Violando estas pautas se dispara la ansiedad en nuestra mente y el estrés en nuestro cuerpo – de ahí las denuncias de ultraje contra las últimas concepciones arquitectónicas. No obstante,

nuestros últimos conocimientos científicos están deliberadamente alterados por la novedad y el espectáculo.

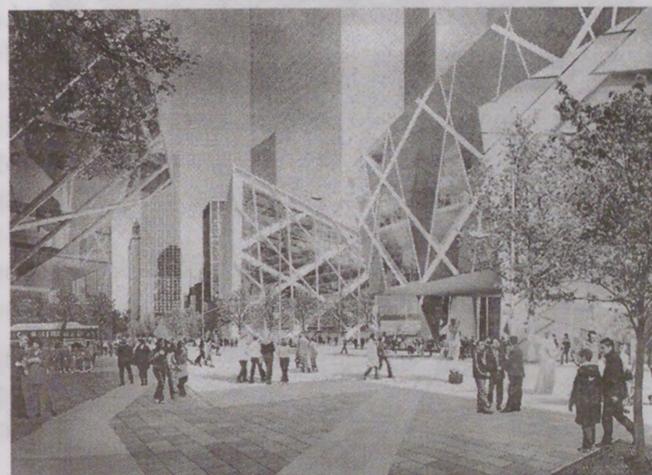
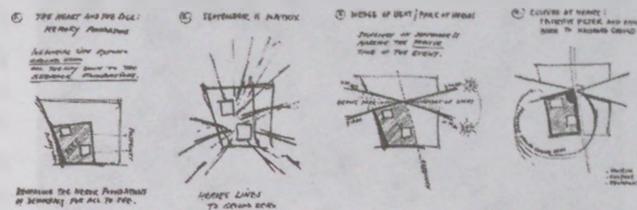
Una mirada hacia las más importantes escuelas de arquitectura confirma el patrón. Los estudiantes están entrenados para ignorar sus intuiciones, persiguiendo en cambio las últimas novedades tecnológicas de moda, cualquiera que estas sean. Como el nivel del alumno se mide según el grado de adhesión que tenga a la magnificencia del emperador, entonces rápidamente se le une.

Después de semejante entrenamiento de desensibilización, los arquitectos persiguen la novedad en el diseño dentro de territorios no explorados sin reconocer los peligros inherentes. Los seguidores de la escuela deconstructivista carecen de una base científica para comprender que sus audaces y espeluznantes diseños son literalmente tóxicos – que pueden producir enormes daños al tejido urbano y a la calidad de vida del hombre.

Al fin y al cabo, estas no son solo esculturas divertidas. Para mejor o peor, estas estructuras darán forma a la vida cotidiana de las futuras generaciones.

La complejidad del universo.

El Deconstructivismo hace afirmaciones políticas y científicas, originando en la moda "Post-Estructuralista" francesa filósofos como

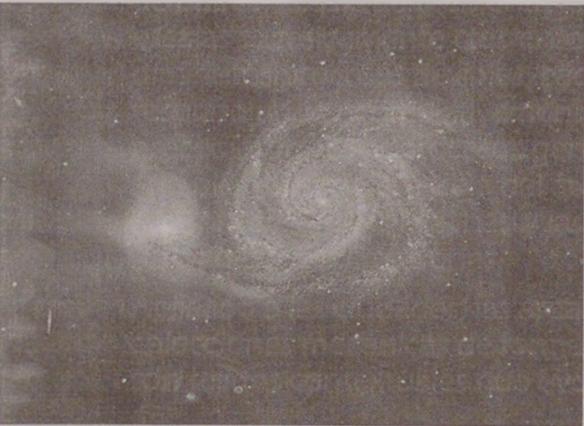




Foucault y Derrida, entre otros. Ellos, y sus partidarios en el mundo del diseño, comienzan con una gran verdad: el universo es una compleja e intrincada estructura. Pero luego van a hacer una de las más falaces conclusiones de la historia occidental: el universo no es más que una colección de partes. Por lo tanto, el desmontaje, o la deconstrucción, de los sistemas complejos como edificios, ciudades, instituciones, ideas y tradiciones es esencial para la resolución de los problemas actuales.



Cualquier científico nos dirá que tal premisa no tiene absolutamente ningún sentido. Si la ciencia ha revelado algo en los últimos 100 años, es el carácter coherente del universo, en el cual el Todo es más que la suma de las partes. Los sistemas físicos, químicos, biológicos y ecológicos no pueden ser entendidos como meras colecciones de partes – de hecho, ningún sistema puede ser entendido así. Las interacciones son tan importantes como los componentes.



La vida sólo puede ser entendida como una serie de patrones que definen entidades coherentes en escalas sucesivamente crecientes. La vida surge de diminutos procesos flexibles, cada uno de ellos respondiendo acumulativamente a todos los que le precedieron. Estos procesos generan conjuntos complejos desde la escala del átomo hasta los organismos, y más allá, hasta las sociedades humanas y sus creaciones.

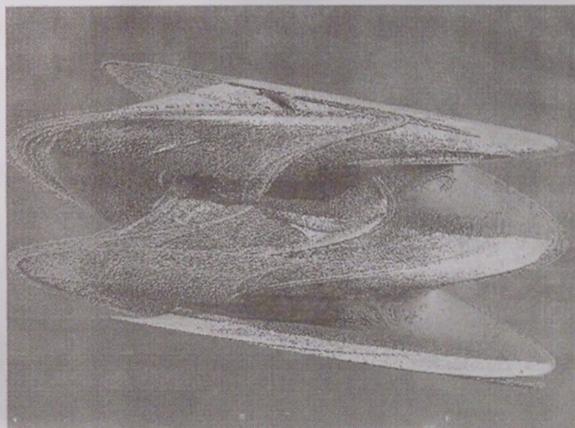
Aplicado a las ciudades, las áreas urbanas no son colecciones mecánicas de formas abstractas. Ellas son tejidos contextuales que evolucionan con el

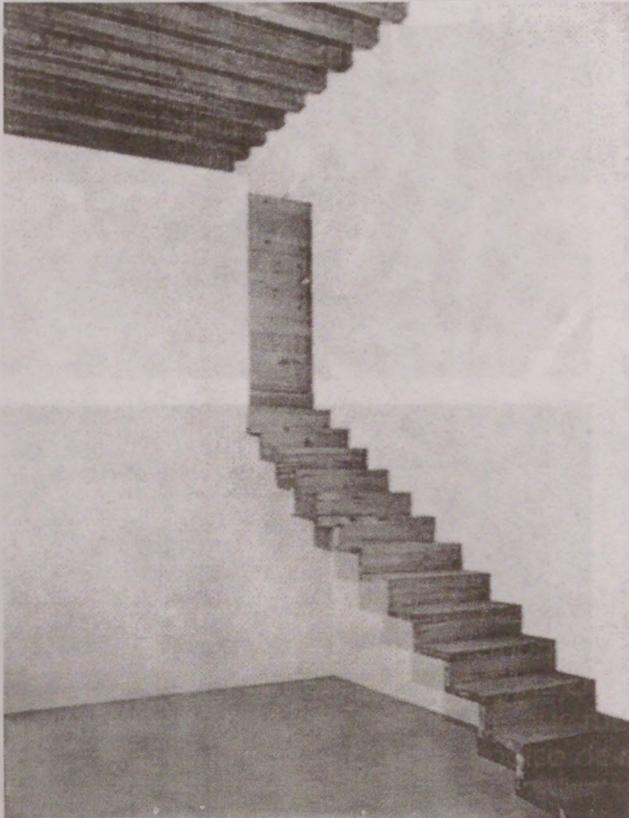
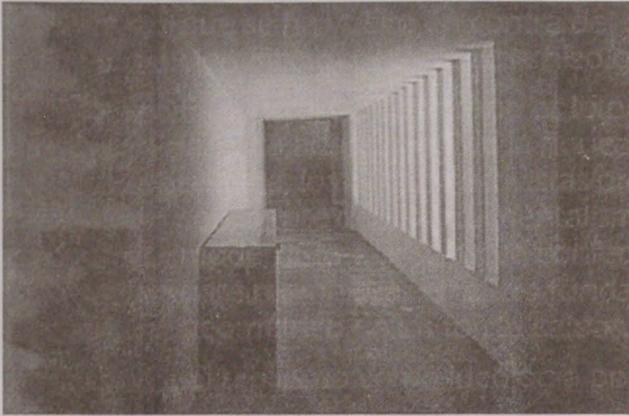
tiempo.

Esta visión científica fundamental de la realidad está ausente en la filosofía deconstructivista. El que, según se dice, es el movimiento más "moderno" de diseño del 2000, está más orientado a la visión científica del mundo del siglo XIX que hacia lo que sucede en nuestros días.

¿Pero como puede suceder esto, si según sus promotores, el Deconstructivismo aspira a abarcar la "complejidad" y la "nueva ciencia"? Lamentablemente, los deconstructivistas no comprenden el proceso genuino, sino solamente una engañosa imagen congelada de él – y peor aún, una que vuelve a todos los detalles importantes totalmente erróneos. En lugar de la adaptación a la complejidad, los deconstructivistas insisten en imponer la "estética de la maquina" salida de la Bauhaus de los años 20, pero ahora retorcida y transformada a una escala grotesca. En lugar de la complejidad de los fractales, ellos imponen una confusión masiva de formas cristalinas elementales.

Esto es absurdo. Además es destructivo para el tejido urbano de la vida humana. Los apologistas de este engaño, fuertemente sustentados por los medios y por nuestras instituciones más poderosas, nos instan a erigir monstruosos monumentos a semejanza de ignorancia. Estos símbolos desafortunados sólo muestran a una nación ingenua, conducida por imágenes y modas estúpidas, y





que se ha vuelto en contra del conocimiento científico genuino que la hizo grande.

El daño al tejido urbano es lo peor. En lugar de la lenta adaptación de la riqueza de la vida urbana, los deconstructivistas proponen solamente otro fundamentalismo geométrico modernista – una nueva confección metálica para reemplazar el fallido fundamentalismo geométrico de las torres caídas.

El nihilismo como ideología política.

Pero no importa, no hay aquí nada menos que una ideología política. Para los filósofos deconstructivistas y sus seguidores, todas las expresiones son "construcciones sociales", es decir un problema de opinión. De esta manera, cualquier visión del mundo es tan válida como cualquier otra, y solo la privilegiada opinión de las "elites" – y en particular los descubrimientos científicos – será rechazada. Todo esfuerzo consistente por evocar un significado particular - - incluyendo cualquier cosa con el más leve aroma a "tradición" o "historia" – debe ser rechazado como una imposición de las fuerzas "reaccionarias" burguesas.

Los deconstructivistas contradicen la progresiva e históricamente acumulativa naturaleza de la ciencia. (Para una particular exposición de este absurdo, ver el libro "Fashionable Nonsense", de Alan Sokal y Jean Bricmont. Narra un artículo satírico consistente en una charla incoherente en una jerga particular, que fue ansiosamente publicada por un periódico de moda Post-Estructuralista.)

Esto es lo ilógico, una creencia que solo se sirve a sí misma en el centro de la ideología Deconstructivista, la cual es enmascarada como "liberación". ¿Qué son los ellos mismos sino elites auto elegidas? ¿Es que ellos no se preocupan cuando descartan las opiniones que están en el centro de la ciencia, mientras al mismo tiempo estrepitosamente reclaman la adopción de los últimos avances científicos?

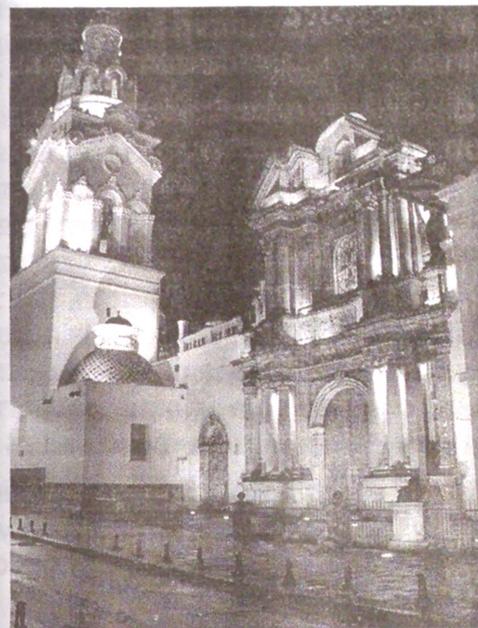
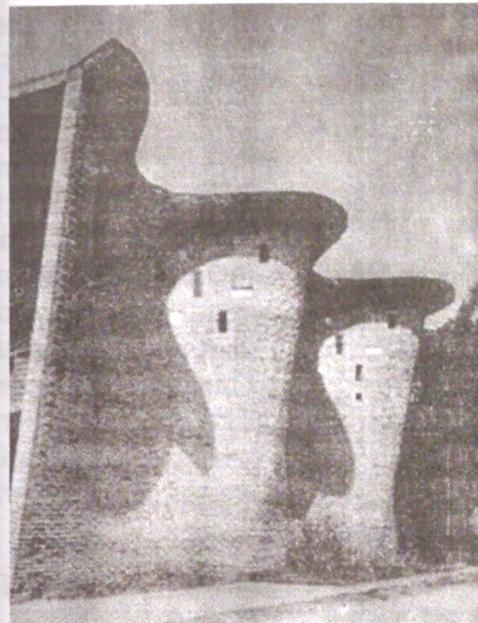
Aparentemente no.

Este hábil truco político puede tener profundas consecuencias en la formación de nuestras ciudades en siglo XXI, como vivamente se ilustró en las últimas propuestas para el World Trade Center. Para el futuro de los Deconstructivistas, los duraderos valores de la tradición, la continuidad histórica, y la celebración de los ideales democráticos Americanos – todo lo que esperamos que el monumento post 9/11 deba representar – son meras construcciones sociales, para ser evitadas y aún atacadas. Según ellos, el monumento del 9/11 debe sólo celebrar el nihilismo, la desesperación y la futilidad de la existencia.

Después de los Deconstructivistas: ¿una arquitectura de la Reconstrucción?

Este puede, de hecho, ser un proyecto para un movimiento de autocompasión, construido dentro de una anticuada visión científica del mundo y una moderna falacia filosófica.

Después que la momentánea fascinación con los deconstructivistas haya pasado, quedaremos nosotros para recoger las piezas y tratar de construir un ambiente digno de nuestra humanidad. Lejos de justificar la desesperanza, la nueva ciencia nos da material fértil para reconstruir, y un gran optimismo sobre lo que es posible en nuestra era tecnológica.



Una fuerte evidencia sugiere que una arquitectura nueva y genuina es inminente – llamémosla "Reconstructivismo" – sustentada por la nueva ciencia, y energizada por una profunda comprensión de la complejidad, la vida y el Todo. Este movimiento filosófico, junto con sus aplicaciones prácticas para reconstruir nuestro mundo severamente dañado, representa lo opuesto del nihilismo deconstructivista. Reflejará el pasado, pero no como copia esclavizante. Será tan moderno y contemporáneo como cualquier nueva especie en la naturaleza, evolucionando a partir de su ambiente y su historia, y reflejándolo.

Antes de que nuestra sociedad pueda adoptar este creativo propósito, el pensamiento público debe aprender a desechar a los partidarios de la ignorancia arquitectónica, quienes marcan todo lo que contiene vida como "reaccionario". Así como todas las formas de vida tienen similitudes estructurales fundamentales, entonces toda forma arquitectónica viviente debe tener algo en común con las grandes realizaciones arquitectónicas del pasado, no necesariamente a través de la copia. Como las anteojeas de una mula, los deconstructivistas han impedido a una generación entera ver las cualidades estructurales básicas de la vida.

Con una nueva educación, edificios dignos – conectados al legado humano y la historia – pueden ser nuevamente comisionados alrededor del mundo.

Entretanto, en la histeria masiva por ser "contemporáneo", las metrópolis deben entender que tanto su pasado como su futuro están en peligro.





Se termino de imprimir en la Imprenta de la Facultad de Arquitectura y urbanismo, de la Universidad Central del Ecuador, en Marzo del 2007, siendo Decano el Arq. Manuel Ramirez Castro. Con un tiraje de 300 ejemplares.



Universidad Central del Ecuador
Facultad de Arquitectura y Urbanismo

