

RELECTURA DE DOS CIUDADES DESDE LOS CONCEPTOS DE LEFEBVRE

RE-READING OF TWO CITIES FROM THE CONCEPTS OF LEFEBVRE



Karina Chérrez Rodas
Universidad Regional Amazónica Ikiam
Ecuador

Magíster en Diseño Arquitectónico y Urbano por la Universidad Nacional de Córdoba-Argentina. Arquitecta por la Universidad de Cuenca-Ecuador en la opción de Restauración Urbano-Arquitectónico, en esta institución fue seleccionada como Ayudante de cátedra y Ayudante de Investigación, como tal colaboró en el grupo Lactalab Ciudades Sustentables. Ha participado en varios concursos entre los cuales destaca la mención honorífica ganada en el Concurso Nacional de Anteproyectos de Vivienda Sustentable de Interés Social-Argentina 2019. Ha sido ponente en congresos internacionales. Participó como Docente ocasional en la Facultad de Arquitectura, Diseño y Arte de la Universidad del Azuay.

Ha realizado consultorías de manera independiente, y se ha desempeñado como arquitecta proyectista en estudios arquitectónicos en Argentina y Ecuador. Actualmente es Docente-Investigadora en la Carrera de Arquitectura Sostenible de la Universidad Regional Amazónica Ikiam, donde trabaja como delegada de Vinculación con la Sociedad de la Facultad de Ciencias Socio-Ambientales, es directora y miembro de proyectos de vinculación con la sociedad en contextos amazónicos, es colaboradora en el Grupo Interdisciplinario de Estudios en Arquitectura y Construcción Sostenible (ACs) donde desarrolla investigaciones en ámbitos de urbanismo amazónico.

karina.cherrez@ikiam.edu.ec
orcid.org/0000-0001-6330-3955

Fecha de recepción: 24 de agosto, 2020. Aceptación: 15 de octubre, 2020.

Resumen

El siguiente escrito es una revisión bibliográfica que se desarrolla en función de tres conceptos claves de Lefebvre: El Derecho a la Ciudad, El Control Social y el Espacio Urbano; concebidos en el marco de sus líneas de investigación y orientación marxista. La investigación pretende emplear apreciaciones del autor en mención, enmarcadas en el acontecer de la ciudad en la actualidad, y trasladar a la relectura de problemáticas puntuales en dos ciudades latinoamericanas: Cuenca-Ecuador y Córdoba-Argentina. A partir del Derecho a la Ciudad definido por Lefebvre; se realiza una crítica, al trazado de la nueva área de planificación urbanística en Cuenca, basado en principios funcionalistas, que ha jerarquizado la circulación vehicular, en detrimento del uso peatonal del espacio público. En la misma línea de la crítica de la modernidad, el control social se manifiesta en un sector de la ciudad de Córdoba, el predio de la Casa de Gobierno. Analizar problemáticas en contextos similares, pero a la vez con diferentes escalas de ciudad, permiten validar las tesis y reflexiones de Lefebvre en su época para la planificación de ciudades contemporáneas, cuyos modelos de desarrollo han tenido como consecuencia deficiencias en la vida urbana.

Palabras clave

Ciudades, control social, Derecho a la ciudad, espacio urbano, vida urbana.

Abstract

The following piece of writing is a bibliographic review that was developed from three key concepts of Lefebvre: Right to the City, Social Control and Urban Space. It was conceived within the framework of his lines of research and Marxist orientation. The research intends to use the author's appreciations in mention, framed in the events of the city at present, and to transfer to the re-reading of specific problems in two Latin American cities: Cuenca-Ecuador and Córdoba-Argentina. Based on the right to the city defined by Lefebvre, a critique was made of the new urban planning area in Cuenca, based on functionalist principles, which has hierarchized vehicle circulation to the detriment of the pedestrian use of public space. Under the same line of the criticism of modernity, social control was manifested in a sector of the city of Córdoba, the Government House site. Problems in similar contexts were analyzed, but at the same time with different city scales. It allowed us to validate Lefebvre's thesis and reflections in his time for the planning of contemporary cities, whose development models have resulted in deficiencies in urban life.

Keywords

Cities, social control, Right to the city, urban space, urban life.

Introducción

La investigación busca validar los conceptos desarrollados por Lefebvre a problemáticas contemporáneas de las urbes. En primera instancia, se realiza un marco teórico del entendimiento del derecho a la ciudad para Lefebvre. Posteriormente, se da a conocer la importancia del acontecer social en la vida pública, lo cual se complementa con una revisión del desarrollo de los espacios públicos desde la función social a lo largo de la historia. Luego, se teoriza sobre la visión de Lefebvre del control social, la ciudad como una mercancía a partir del desarrollo de ciudades bajo los conceptos modernos.

Para ejemplificar estas concepciones teóricas y conceptos desarrollados, se seleccionan dos ciudades latinoamericanas que comparten ciertas similitudes en cuanto son urbes de fundación española hacia mediados del siglo XVI; las zonas céntricas con entramado en damero han sido reconocidas con valor patrimonial a inicios del siglo XXI; además, en ambas ciudades en la morfología urbana el río constituye un elemento importante para el desarrollo de la vida social. Por otra parte, estas ciudades tienen escalas poblacionales y territoriales diferentes.

Finalmente, el desarrollo del artículo logra evidenciar problemáticas contemporáneas en estas urbes, tras su análisis las reflexiones de Lefebvre en su época y realidad, pueden ser trasladadas a estos contextos. Entendiendo que, si bien las ciudades se han desarrollado en el tiempo, las problemáticas de ciudades posguerra y las reflexiones de Lefebvre, permiten comprender algunos fenómenos que hoy en día se generan en ciudades latinas de diferente connotación. En los ejemplos desarrollados, el río figura como elemento articulador entre la ciudad histórica y nuevas dinámicas urbanas, es el escenario de distintos fenómenos; en el caso de Cuenca, el vehículo ha terminado siendo el protagonista de muchos espacios urbanos; en el caso de Córdoba los intereses particulares han terminado por segregar la ciudad.

El Derecho a la Ciudad

Para comprender este importante concepto, desde la visión de Lefebvre se citan algunas referencias de su libro *El derecho a la ciudad 1967*. El autor afirma que "El derecho a la ciudad no puede concebirse como un simple derecho de visita o retorno hacia las ciudades tradicionales. Sólo puede formularse como derecho a la vida urbana, transformada, renovada" (Lefebvre, 1975 p. 138). "El desarrollo de la sociedad sólo puede concebirse en la vida urbana, por la realización de la sociedad urbana" (Lefebvre, 1975 p. 165). Acota que "la sociedad urbana reclama una planificación orientada hacia las necesidades sociales" (Lefebvre, 1975 p. 165); tras identificar como consecuencia una marcada segregación espacial, generando que grupos vulnerables, que en el contexto histórico del libro pertenecen a la clase obrera, no tenga participación en las decisiones de la ciudad (Molano Camargo, 2016); estos grupos

han sido alejados de los centros poblados y han perdido el derecho a hacer ciudad. Su teoría, se enfoca al derecho de las personas, es decir de quien habita la ciudad, dando importancia al desarrollo de la vida urbana, refiriéndose "a los lugares de encuentros y cambios, a los ritmos de vida y empleos del tiempo que permite en el uso pleno y entero de estos momentos y lugares, etc." (Lefebvre, 1975 p. 167).

Es así, que Lefebvre aboga por esta clase obrera, por su participación en el acontecer de la sociedad, pero a su vez explica que esta revolución será posible con un gobierno que se enfoque en estos grupos.

El espacio urbano: la importancia del acontecer social en la vida pública

El espacio público es una categoría determinante de la vida urbana. En la instancia pública se puede comprender a la ciudad, a sus habitantes e

historias, como el ámbito de cohesión, construcción y expresión del vínculo social, es decir “lo público como efecto de esa acción de vivir en la realidad eminente de la vida cotidiana” (Arroyo, 2011, p. 167).

Lo primordial desde esta perspectiva, es jerarquizar a la gente, que es la que vive y la que le da uso a la ciudad como punto de partida en los diseños, con esto se pretende fortalecer la función social en los espacios públicos, concibiéndolos como lugares de encuentro “en pos de lograr una sociedad sostenible y una comunidad abierta y democrática” (Gehl, 2014, p. 6).

En el mismo sentido, en el que el usuario debe ser un componente fundamental en la construcción del espacio público, es importante considerar el punto de vista del autor Elias, quien afirma que “el aspecto objetivo de la configuración del espacio en la sociedad debe ser el punto de partida y luego debe ser complementado con el aspecto subjetivo, esto es, la manera en cómo la viven y fundamentan los grupos involucrados” (Elias, 1998, p. 194).

En esta dimensión del espacio, se lo puede entender como sistemático y múltiple. Lo sistemático, en cuanto sostiene lo urbano; así permite el diálogo de relaciones estructurales entre formas físicas, actividades sociales y significados culturales, por tanto, este espacio se lo puede definir como: “general, común, colectivo, superior, en el que se establecen relaciones funcionales y dialécticas entre el ordenamiento físico de la ciudad (urbis) y el ordenamiento social (civitas)” (Arroyo, 2011, p. 149) conformando una unidad de sentido. El espacio público, es múltiple, no por lo cuantitativo sino por diferente, donde se corresponden con formas culturales, “interesan las fricciones que producen deslizamientos y plegamientos, que transcodifican los fenómenos, los vuelven extraños y desconcertantes pero que, sin embargo, producen situaciones intensas, altamente impulsivas e impactantes en la vida cotidiana” (Arroyo, 2011, p. 155).

En el mismo sentido, Lefebvre al referirse al espacio urbano, en el caso de la calle, explica que no se la puede concebir como un simple lugar de paso, pues las consecuencias de priorizar al vehículo, su circulación, y espacios de parqueo elementos

que considera “destructores de toda la vida social y urbana” (Lefebvre, 1972, p. 18), ha degradado el rol que cada individuo puede cumplir en los espacios urbanos: “En la escena espontánea de la calle yo soy a la vez espectáculo y espectador, y a veces, también, actor. Es en la calle donde tiene lugar el movimiento, de catálisis, sin los que no se da vida humana, sino separación y segregación, estipuladas e inmóviles” (Lefebvre, 1972, p. 18).

En definitiva, el espacio urbano “construye y posibilita la existencia recíproca y la manifestación de las diferencias” (Cosacov, 2009, p. 196), pues es precisamente el espacio urbano que adquiere valor en las diferencias que se encuentran en éste, tanto de actores, de usos, de actividades, de relaciones.

Finalmente, se reconoce que la vida entre los edificios es más interesante de observar que un conjunto arquitectónico en sí; encontrarse, estar presente en el mismo espacio es el requisito primordial para que crezcan otro tipo de interacciones en el espacio público (Gehl, 2004). En esta línea Lefebvre explica que lo urbano es un campo de tensión muy complejo “no se concibe simplemente como un espacio vacío cubierto de objetos” (Lefebvre, 1972, p. 118). Una ciudad está viva, en la medida que la vida cotidiana surge en los espacios públicos, es aquí donde se establecen contactos de baja intensidad (ver, oír, contactos casuales) que se dan de forma impredecible, espontánea e imprevista y que son el origen para que se desplieguen más interacciones.

Lo social en el espacio público durante la historia

El inicio de la vida pública

El concepto de espacio público comienza a formarse a partir de que el hombre se hace sedentario, con la revolución neolítica este término va adquiriendo significación para la ciudad, y desde entonces que toma complejidad en relación con la historia y la sociedad. Así, posteriormente surgen calles como delimitaciones entre lugares públicos y privados, y en estos intersticios se comienzan a desarrollar acontecimientos naturales, sociales y culturales.

Durante la historia, el comercio es importante en el acontecer social de la ciudad, a partir de este, los caminos y los espacios entre los edificios comienzan a dinamizarse y matizarse con relaciones sociales, entonces el Estado empieza a ejercer autoridad para velar por el uso común y para bien de la ciudadanía. De esta manera, los espacios libres para el acontecer público son parte de la historia de las ciudades desde épocas remotas, en el caso de las sociedades clásicas se los puede entender como el espacio de desarrollo individual donde se ejercen acciones comunes del grupo social al que se pertenece (Amado, 2012).

En la ciudad medieval

Durante la época medieval, la congregación y expresión ciudadana se mantenía como eje primordial de la sociedad, si bien, los espacios públicos en este período se desarrollaban en torno a creencias religiosas, se da un auge de construcción de templos, y entorno a la plaza permanecía el comercio y actividades, que adquirieron significado religioso puesto que santificaba la vida cotidiana de una ciudad.

El renacimiento considera nuevamente la idea de reunión ciudadana, así se puede leer en estas ciudades que el hombre vuelve a constituirse como el eje central en todos los aspectos, pues el hombre crea a partir de la idea de que es capaz de hacer las cosas más perfectas, buscando el control del espacio público (plazas, parques); empleando las proporciones y la naturaleza, siendo hasta hoy modelo de escala de espacios donde surgen actividades.

En la ciudad industrial

"El doble proceso de industrialización y urbanización pierde todo sentido si no se concibe a la sociedad urbana como meta y finalidad de la industrialización, si se subordina la vida urbana al crecimiento industrial" (Lefebvre, 1975 p. 165).

La industrialización de la sociedad le había

arrebatado el carácter de obra construida socialmente, había masificado la producción, lo cual generó el predominio del valor de cambio sobre el de uso, convirtiendo a la ciudad en mercancía, y sobrevalorando la acumulación del capital (Molano Camargo, 2016, p. 6).

En la ciudad moderna, decadencia del derecho a la ciudad

"Lefebvre junto a Guy Debord, otro intelectual, discutió sobre la degradación de la vida cotidiana promovida por la modernidad, convirtiendo al individuo en un consumidor aislado" (Molano Camargo, 2016, p. 5).

El movimiento moderno propone una ciudad donde todo está organizado racionalmente, donde para cada actividad se tiene un lugar específico, y de cierta forma se empieza a romper la noción de tejido de la ciudad histórica, se construye un modelo de ciudad jardín; entonces se da un ordenamiento racional frente a los fenómenos que vive la ciudad.

Por otra parte, se considera indispensable el vacío entre los edificios, entonces este, se convierte en un objeto autónomo que se desarticula de la calle, se lo podría considerar análogo a una escultura, como un objeto monumental, finalmente carente de significado para la vida urbana, donde las relaciones se realizan en el interior de la edificación. Las áreas verdes de los conjuntos residenciales, comúnmente sin uso por la gente, son percibidas durante el paso vehicular por grandes avenidas, estas áreas, a pesar de estar construidas, no son lugares urbanos en donde la vida pública se desarrolla, y una de las grandes causas de este fenómeno es el dominio del automóvil (Amado, 2012; Gamboa, 2002).

La implementación de esta corriente de propuestas urbanísticas, concebidas en Francia por Le Corbusier, quien considera que la ciudad debía ser reconstruida desde un orden espacial geométrico y racionalista, capaz de regular el orden social urbano.

Así, por ejemplo, se construyeron planes de viviendas monumentales en las periferias, que, si bien resolvían el problema déficit habitacional dirigido a tres millones de familias obreras y de clase media, generó segregación espacial y calidad precaria de vida urbana (Molano Camargo, 2016, p. 4).

Es válida la tesis de Lefebvre sobre la ciudad, lo urbano y el urbanismo; donde asume que puede haber crecimiento sin desarrollo social. El desarrollo social, por su parte, sólo puede concebirse en la vida urbana, por la realización de la sociedad urbana, la que aboga por una planificación orientada hacia las necesidades sociales y no al mercado (Lefebvre, 1975, pp. 165-167).

Las últimas décadas: las consecuencias y los escenarios

A partir de la década de los 80, se da la globalización, este proceso socioeconómico que afecta mundialmente, está asociado con el capital, inversiones privadas, promueve el individualismo. "La globalización no sólo profundizó los procesos de transnacionalización del poder económico, sino que produjo el fin del Estado Social y su conversión en Estado técnico-administrativo" (Lewkowicz, 2006, p. 19). En consecuencia, respecto al acontecer social de la ciudad, este fenómeno genera segregación social, se crean espacios que intentan aparentar la ciudad real, siendo ejemplos físicos de estos los centros comerciales, y el caso de las tecnologías de comunicación primando las redes sociales como ejemplo intangible que promueve relaciones virtuales que no se dan en los espacios que la ciudad ofrece (Remedi, 2000). En este sentido Arroyo, considera que:

las transformaciones del espacio público en la vida contemporánea de las ciudades llevan a pensar en su virtual disolución. El mundo moderno ha alterado estas relaciones debido a que la sociedad de masas alienó al sujeto perdiendo el espacio públi-

co la variedad de perspectivas, por lo cual muchos hombres y mujeres –masificados– enfrentan ese mundo común bajo un único aspecto y según una sola perspectiva, con lo cual el espacio público perdió su riqueza y universalidad (Arroyo, 2011, p. 148).

En 2020, la pandemia por la Covid y con ello normas de confinamiento y distanciamiento, han generado que durante los meses más críticos del inicio de la pandemia las ciudades queden sin vida, es decir sin la gente en los espacios públicos, lo cual ha permitido comprender la importancia del individuo y sus relaciones como elementos fundamentales en las ciudades. Por otra parte, se han revelado grandes brechas sociales en las ciudades a nivel global, puesto que las clases más vulnerables han sido las más afectadas.

Derecho a la ciudad, espacio público y lo social

El caso de Cuenca

En el marco de los conceptos tratados anteriormente, se analiza el objeto empírico de estudio; se evalúa la situación actual de Cuenca-Ecuador ciudad Patrimonio Cultural.

Criterios de nombramiento de Cuenca Patrimonio

Como lo destaca en la justificación para la inscripción de Cuenca en la lista de patrimonio mundial, "su valor universal excepcional se fundamenta en la capacidad de ofrecer un conjunto histórico, urbano, arquitectónico y paisajístico único, incluso si es observado en un contexto latinoamericano" (Universidad de Cuenca & GAD Municipal del Cantón Cuenca, 2017, p. 48).

De los tres criterios para nombramiento¹ de Cuenca como Patrimonio, resalta el criterio IV, que se justifica por el hecho de que en su centro histórico se hace visible la cohesión de culturas y sociedades. En el caso de Cuenca:

se hace palpable en las estructuras urbanas dos mundos que se asentaron a raíz de la conquista española, que sobreviven en el Centro Histórico; en la primera, Tomebamba -yace la memoria del pasado indio, guardada aún por la tierra y el enigma, en terrenos que ameritan una mayor investigación- el segundo -la ciudad de fundación española -se materializa una verdad histórica incuestionable: el mestizaje convertido en una nueva realidad para los pueblos americanos, que en el caso de Cuenca asume formas urbanas al preverse desde el inicio espacios de coexistencia entre indios y españoles dentro del mismo territorio ciudadano (Universidad de Cuenca & GAD Municipal del Cantón Cuenca, 2017, p. 54).

Hoy en día, el mestizaje se hace visible en las calles de Cuenca, donde convive una población 90% mestiza, con la singularidad, que, dentro de esta mayoría, sobrevive un grupo étnico "La chola cuencana"² que constituye parte del paisaje de la ciudad, por su particular colorido, y que junto a otros actores sociales como lustra botas, o ciertas costumbres como la venta de flores, dulces tradicionales, entre otros constituyen elementos cotidianos pero singulares de esta urbe.

El mantener y fortalecer la convivencia de la chola cuencana con el resto de la población en los espacios colectivos de Cuenca, es un factor importante que evidencia la autenticidad y singularidad de esta ciudad, es entonces, que se considera que la dimensión social en este aspecto, debe ser contemplada en las intervenciones urbanas y constituye un factor de abordaje valioso a reflexionar en el diseño de espacios de uso colectivo de esta ciudad.

En el centro histórico de Cuenca, la venta de artículos artesanales, ventas callejeras de productos típicos y acciones como caminar en las calles o esperar en una plaza se matizan por la presencia de la chola junto a otros ciudadanos que no visten el traje típico. Sin duda, el tinte singular lo marca la chola que con su carisma genera una serie de relaciones que hacen especial la experiencia en las plazas y mercados del centro histórico de Cuenca, constituyendo un factor auténtico en las actividades sociales cotidianas cuencanas.

Efectos de la modernidad en Cuenca

El soporte de la ciudad está dado por la trama. En la parte histórica conserva la estructura de damero, calles estrechas, edificaciones de dos o tres plantas (parte superior de la figura 1).

En la terraza baja, la nueva planificación de la ciudad surge a partir de 1945, bajo criterios de la modernidad; y con ello el Ejido adquiere la trama radial que circunda el centro histórico; así, se configura por manzanas irregulares y de mayor escala, además, las vías tienen sección más amplia, con genero-

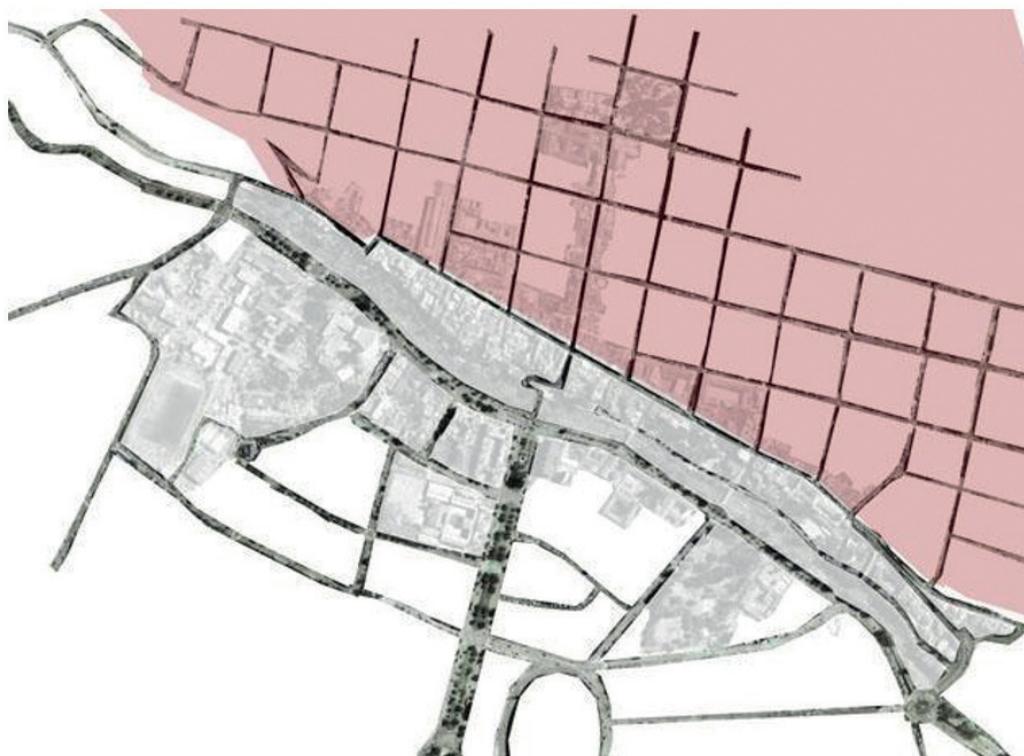
¹ Criterios de nombramiento de Cuenca Patrimonio Cultural: -Criterio (ii): Cuenca ilustra la perfecta implementación de los principios de planificación urbana del Renacimiento en las Américas. -Criterio (iv): La fusión exitosa de diferentes sociedades y culturas de América Latina está simbolizada de manera sorprendente en el trazado y el paisaje urbano de Cuenca. -Criterio (v): Cuenca es un ejemplo sobresaliente de una ciudad colonial española planeada en el interior.

² La chola cuencana: Es la mujer mestiza (india-española) oriunda de Cuenca se caracteriza principalmente por su colorida y elaborada vestimenta tradicional, su traje está compuesto por una blusa blanca, un bolsicón, la pollera, el paño y, finalmente, un sombrero de paja toquilla. Si bien se nombra como "chola cuencana", es importante recalcar, que al referirnos al grupo étnico se hace alusión al cholo, que también se caracteriza por llevar sombrero, pantalón casimir, camisa y chompa de lana.

sas áreas verdes centrales (parte inferior de la figura 1). Este proyecto urbanístico, contempló la división de la ciudad en áreas, la de El Ejido sería la zona residencial. Dicho plan, no se anticipó al rápido crecimiento que la urbe ha experimentado en menos de 100 años, acompañado de avances tecnológicos, y el aumento desmesurado del parque automotor.

Entre estas dos tramas se visualiza el espacio de El Barranco, espacio de transición, tanto topográfica como histórica. En este recorte de la ciudad, en la figura 1 se evidencian tres puentes que cruzan el río Tomebamba para conectar estas dos partes descritas de la ciudad.

Figura 1. Esquema de la trama, estructura de Cuenca



Respecto a la calidad de las actividades sociales exteriores, tomando como referencia algunas fotografías históricas; se puede apreciar claramente como el peatón era el protagonista de los espacios, incluso había variedad de actividades; es evidente que la ciudad se ha desarrollado, con eso algunos

acontecimientos como animales de las quintas cercanas al barranco deambulando (figura 2) o algunas actividades como lavar la ropa en el río (figura 3) se han ido desplazando. Sin embargo, en las fotografías actuales, prima la circulación vehicular sobre el peatón, en los espacios exteriores.

Figura 2. Cuenca Puente del "Vado" sobre el río Tomebamba vía sur, 1953



De García & González, (2016, p. 86).

Figura 3. Lavanderas en El Vado, 1976



De García & González, (2016, p. 86).

Figura 4. El Vado, 2019

De Universidad de Cuenca, (2019).

El panorama actual, como muestra la figura 4, evidencia la calle Condamine de la subida de El Vado saturada de vehículos, y los peatones con menor prioridad frente al automóvil, este panorama es común en un día cotidiano a lo largo de El Barranco, especialmente en horas pico. El modo capitalista, transformó a Cuenca en una ciudad para el tránsito vehicular, pues el plan de crecimiento, que, si bien era necesario, no estuvo basado en el derecho a la ciudad del peatón, el trazado funcionalista ha negado al usuario la posibilidad de ser el protagonista del acontecer de la ciudad. De este modo, analizar las formas en que son producidas las ciudades, las lógicas que subyacen a lo urbano, revelan en gran medida las formas que asumen el capitalismo como totalidad en su determinado contexto histórico.

En este sentido, se puede decir que Cuenca ha sufrido un deterioro de la calidad de sus espacios exteriores, lo cual afecta directamente al barranco como zona de transición, saturándolo de vehículos y generando caos; el problema del tráfico, por consiguiente, afecta al centro histórico, y se agrava por las calles estrechas, desplazando al peatón.

El control social

Para Lefebvre, la modernidad había impuesto al ciudadano un orden particular, que alejaba a la gente de la experiencia de la actividad cotidiana. El autor analizó los impactos de la modernidad en el acontecer cotidiano, así describe, que la vida burguesa realiza distintas formas de control social mediante el consumismo, la mercantilización, el modernismo tecnológico y el ocio. Acota, además, que esta dicotomía moderna entre la vida privada y pública no manifiesta la realidad de la experiencia urbana.

La propuesta de Lefebvre (1991) es una teoría unitaria de producción espacial, mediante un enfoque dialéctico del análisis espacial, así, vincula la práctica y los campos del espacio físico, mental y social (Apostol, 2007, p.22); en definitiva, buscaba "exponer la producción real del espacio al juntar los diversos tipos de espacio y la modalidad de su génesis dentro de una teoría única" (Lefebvre, 1991, p. 16). Lefebvre en sus teorías supera la dialéctica con la introducción de un tercer elemento analítico a sus

teorías referentes al espacio, la teoría unitaria de los campos habitualmente analiza de forma separada: el físico, el mental y el social (interacción humana); su propuesta es la unificación de estos ámbitos en la teoría de la producción del espacio (Ezquerro, 2014).

Lefebvre en 1974, advierte que la hipótesis de producción del espacio, se relaciona con que cada sociedad, con sus variantes propias genera su propio espacio. Este espacio, es resultante de las determinadas relaciones de producción que se desarrollan en un momento dado, además, del resultado de un proceso histórico que se materializa de determinada manera espacio-territorial (Ezquerro, 2014).

Cada proceso histórico, además, conjuga relaciones entre otra dialéctica: espacio percibido, espacio concebido y espacio vivido.

- Representaciones del espacio: espacio concebido y abstracto representado en forma de mapas, planos técnicos, memorias discursivos, conceptualizados por especialistas (urbanistas, arquitectos, sociólogos, entre otros).
- Espacio de representación: el espacio que debería ser, el plenamente vivido, el experimentado por sus habitantes y usuarios. Este espacio supera al físico, ya que la gente hace uso simbólico de los objetos que lo componen.
- Prácticas espaciales: es el espacio percibido que integra las relaciones sociales de producción y reproducción, en especial de la división del trabajo, la interacción entre la gente de diferentes grupos de edad y género. Está relacionado con la percepción que la gente tiene de él con respecto a su uso cotidiano (Ezquerro, 2014).

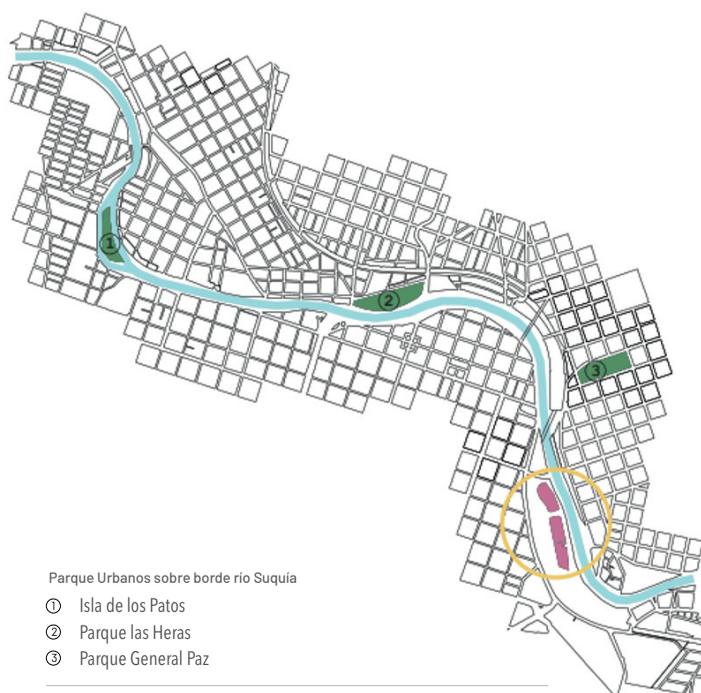
Así, Lefebvre advierte que la sociedad moderna puede adquirir un nuevo significado si encuentra algún propósito fuera del consumo, lo que permitiría a los individuos manifestar la experiencia del espacio que refleja su propia personalidad. Lefebvre analiza entonces, el uso del espacio por el estado como una manifestación del control social, pues esta fragmentación moderna de las ciudades se las puede leer como un resultado de transformaciones económicas, sociales y políticas en el espacio capitalista (Apostol, 2007, p. 82).

En este sentido, el sector inmobiliario se ha concentrado en ganar dinero, no desde la producción sino, apropiándose de tierras que, en un momento posterior, serán vendidos cuando la riqueza del sector haya adquirido valor. Lefebvre (1991) desde la perspectiva socioespacial, asume que el espacio es un factor importante que se rige por una lógica de obtención de ganancias, con cierta diferencia a la lógica capitalista que gana dinero en el primer circuito. Considera que, en una sociedad basada en el mercado, la mercancía prevalece. Así, los mercados y culturas globalizadas producen espacios mercantilizados, reemplazando el espacio social con espacios abstractos, que adquieren alto valor en la sociedad (Apostol, 2007, p. 83).

Manifestación del control social: un caso en Córdoba

En este apartado se analiza el caso de la Casa de Gobierno en Córdoba. Esta se encuentra en un lugar estratégico de la ciudad, sobre el borde del río Suquía. Por consiguiente, a nivel urbano, presenta un gran potencial como espacio verde recreativo, que, junto con los parques existentes en el desarrollo del río, deberían permitir continuidad a lo largo de este cordón natural que caracteriza a Córdoba.

Figura 5. Ubicación de área de estudio en un recorte de la ciudad de Córdoba



Posteriormente, haciendo un análisis general, se puede concebir al sector en análisis bajo tres parámetros. Como una zona de encrucijada (esquema izquierdo en la figura 6), por ser el punto en el que convergen recorridos vehiculares desde el centro de la ciudad borde izquierdo del río Suquia, hacia los barrios borde derecho del río Suquia. Zona de articulación (esquema central en la figura 6),

donde confluye la mixtura (diversidad) de usos y de usuarios, siendo potencial para espacios de encuentro. Zona excéntrica (esquema derecho en la figura 6), pues el uso y connotación de la Casa de Gobierno (sector pintado de rosa en la figura 5), genera tensión, debido a que su emplazamiento está pensado estratégicamente como un ente aislado que repele el encuentro social.

Figura 6. Esquemas de entendimiento de parámetros del sector



Las estrategias del estado

La Casa de Gobierno puede ser interpretada como una ciudad medieval, ya que presenta una "muralla" perimetral para mayor protección y control sobre el ingreso. Su ubicación estratégica, permite conexiones vehiculares necesarias, rápidas, tácticas y permite el aislamiento en caso de protestas (numeral 1 en la figura 7).

Por otra parte, el predio de la estación de ferrocarril (numeral 2 en la figura 7), requiere de una puesta en valor. La revitalización del mismo, tanto su calidad espacial arquitectónica y la propuesta de

nuevos espacios verdes, es necesaria para revertir su deterioro y lograr que funcione como catalizador social, promoviendo el espacio de encuentro y reunión. La terminal de ómnibus (numeral 3 en la figura 7), es el acceso a la ciudad, su ubicación es cada vez más céntrica en Córdoba, pero a su vez está conectada con vías rápidas de desfogue. En la figura 7, la fotografía de la derecha evidencia la escala de la Casa de Gobierno.

Figura 7. Estrategias del estado



Las estrategias del mercado

En consecuencia, de la estrategia estatal de implantar la gobernación en este lote, se generó por parte de privados el interés de intervenir, reconfigurar, cambiar la estética, aumentar la densidad del barrio General Paz (numeral 1 en la figura 8), aumentando su plusvalía, aprovechando este hito

estatal, y las conexiones como el nuevo puente para generar ganancias. Como efecto de esto, el mercado privado descuida el otro borde del río, convirtiéndose en un recorrido degradado, inseguro, donde los casos de violencia y robo cada vez son mayores (borde superior de la figura 8).

Figura 8. Estrategias del mercado

● ESTRATEGIAS DEL MERCADO

Las "estrategias" de la sociedad

La ciudadanía, núcleo principal del espacio público, en el área de estudio ha quedado desplazada por el vehículo. Si analizamos el gráfico podemos notar que gran parte del espacio público es de tránsito vehicular, una zona diseñada para

conexiones rápidas, pero no para permanecer. Así también, el borde natural del río está desligado de vínculos peatonales, y el predio vacío frente a la gobernación no genera actividades de apropiación, ni oportunidades.

Figura 9. Estrategias sociales

● ESTRATEGIAS SOCIALES

Lefebvre tenía razón en insistir en que la revolución tiene que ser urbana, en el más amplio sentido de término, o no será (Harvey, 2013).

Al analizar las estrategias del lugar y contrarrestar con los posibles beneficios de los distintos entes, podemos concluir que en este caso el estado ejerce el poder y sus lógicas de actuación corresponden a rentabilidad propia (materializar su jerarquía, delimitar su territorio, permitir el ingreso de grupos seleccionados); como consecuencia, el mercado privado se beneficia de estos hitos exclusivos, supervaloran territorios y bordes; sucesivamente, las clases beneficiadas de estos proyectos son las más pudientes, generando segregación, lo cual se puede visualizar en el área de estudio.

Por otra parte, la estrategia del estado "abandona" áreas de las cuales no puede obtener beneficio económico, es el caso del borde consecuente del terminal de ómnibus. Como se advirtió anteriormente, el vehículo ha alcanzado supremacía sobre el peatón, diseñando circuitos para estos, por tanto, se desperdician áreas de encuentro para la sociedad, que se acomoda a las estrategias y actúa siguiendo sus lógicas.

Reflexiones finales

Desde la aparición de las ciudades, el espacio público tiene su importancia en estas como lugar de encuentro social. Si bien a lo largo de la historia, se evidencia la trascendencia de lo público correspondiéndose con características de cada época; es relevante recalcar, que durante el siglo XIX se da un gran protagonismo al peatón en los espacios públicos, y en el siglo XX el automóvil adquiere jerarquía respondiendo al crecimiento de las ciudades y a respuestas urbanas funcionalistas. Entonces podemos observar, el cambio de un sistema donde prima lo colectivo, a un sistema individualista, un sistema donde su principal función es la circulación: no se recorre, se atraviesa. Así, la ciudad del siglo XX se automatiza, y en este proceso se convierte en una máquina de producción zonificada y pierde la esencia misma propia de los espacios urbanos del siglo anterior. Además, en las últimas décadas se nota una decadencia de las relaciones sociales, en parte por aparición de tipologías arquitectónicas que generan segregación social y por nuevas tecnologías que han reemplazado ciertos encuentros sociales exteriores.

También es importante acotar, que, "poco a poco se va reconociendo que las viejas ciudades poseen «algo» de lo cual carecen los nuevos barrios y las nuevas partes de las ciudades, que habían sido erigidas bajo el lema de la reconstrucción y del progreso después de la Segunda Guerra Mundial; algo que las hace más habitables, agradables, reconocibles y comprensibles" (Gamboa, 2002, p.17). Así, los espacios públicos, están en un proceso de reivindicación. Con este paréntesis, no se pretende entender a la ciudad, como apática a los sucesos y avances de la misma en los diferentes campos que trascienden a la dinámica de lo público. Más bien, ante estos procesos, los planificadores deben generar estrategias urbanas que respondan a un bien común y colectivo; despojándose de modelos socioeconómicos y culturales que atenten contra la democracia (Amado, 2012).

Partir desde la perspectiva que Lefebvre plantea en el derecho a la ciudad, es reconocer que existe una alternativa a las graves consecuencias de las ciudades construidas bajo el régimen moderno funcionalista; si bien, en el contexto de su desarrollo Lefebvre se refería a la clase obrera, hoy en día, lo podemos asociar con pérdida del acontecer social en los espacios de ciudades que han sido intervenidas desde una perspectiva lecorbusiana (Molano Camargo, 2016).

En el caso de Cuenca, el modo de producción capitalista ha transformado las relaciones sociales de este borde natural El Barranco, en los últimos 100 años. Entonces, considero indispensable, la revisión de la movilidad en la urbe, para mediante intervenciones que favorezcan recorridos peatonales se logre reivindicar las condiciones actuales; potenciando relaciones sociales inéditas, generando integración de los distintos actores a la vida de la ciudad como miembros capaces de ejercer su derecho sobre la misma.

En el caso de Córdoba, el estado se ha apoderado de un lugar estratégico de la ciudad, hoy en día, entendido desde el poder político; es válido, pensar este sector, como un potencial punto de encuentro del ciudadano con la naturaleza y la ciudad, despojándose de intereses particulares que hasta hoy han primado en la concepción de estos espacios, reduciendo el derecho de la ciudad a los grupos hegemónicos.

Finalmente, es oportuno acotar que cada ciudad afronta problemáticas particulares, sin embargo, cada una tiene su esencia, sus protagonistas, sus historias; entendiendo estos factores como denominador común permiten que los conceptos manejados por Lefebvre contribuyan en cierta medida a comprender esta visión trascendental del derecho a la ciudad de sus habitantes, de la importancia del espacio urbano para los individuos y para la vida en las urbes, y al control social como una oportunidad para los gobernantes.

Referencias

- Amado, J. O. (2012). *Orígenes y evolución del espacio público: Desafíos y oportunidades para la gestión urbana actual*, *Plataforma Urbana*. *Plataforma Urbana*. <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/04/24/origenes-y-evolucion-del-espacio-publico-desafios-y-oportunidades-para-la-gestion-urbana-actual/>
- Apostol, I. (2007). The Production of Public Space: Design Dialectics and Pedagogy. *Faculty of The Graduate School University Oof Southern California*, 53(December), 160. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Arroyo, J. (2011). *Espacio público Entre afirmaciones y desplazamientos* (1a ed.). EdicionesUNL. https://www.academia.edu/7622281/Espacio_P%C3%BAblico._Entre_afirmaciones_y_desplazamientos
- Cosacov, N. (2009). Dinámica del capital y movilización de vecinos. Aproximaciones a un Análisis microespacial de un conflicto urbano en un barrio de la ciudad de Buenos Aires. *Intersticios. Revista Sociológica de Pensamiento Crítico*, 3(1887 – 3898). <http://www.intersticios.es/article/view/4438/3185>
- Elias, N. (1998). La civilización de los padres y otros ensayos. In ¿»L'Espace privé», "Privatraum" o "espacio privado"? (Norma).
- Ezquerro, D. B. (2014). La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración. *Quid 16. Revista Del Área de Estudios Urbanos*, 0(3), 119-135.
- Gamboa, P. (2002). El sentido urbano del espacio público. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 0124-7913, 13-18. <https://bit.ly/2J5mhHg>
- Gehl, J. (2004). *La Humanización del Espacio Urbano: La vida social entre los edificios*. (5th ed.). Editorial Reverte, S.A. https://kupdf.com/queue/gehl-jan-2006-la-humanizacion-del-espacio-urbano_58e54dc6dc0d60f027da9828_pdf?queue_id=-1

- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente* (1a ed.). Ediciones Infinito. <http://cisav.mx/wp-content/uploads/2017/03/M4T3.-Gehl-Jan-Ciudades-para-la-gente-cap.-1.pdf>
- Harvey, D. (2013). "La creación de bienes comunes urbanos". En *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. 107-136.
- Lefebvre, H. (1972). *La revolución urbana*. Alianza Editorial.
- Lefebvre, H. (1975). El derecho a la ciudad. 3.a ed Barcelona: Península. (1967).
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. (D. N.-S. (trans. from the French) (ed.)). Blackwell.
- Lewcowicz, Ignacio. (2006) *Pensar sin Estado. La subjetividad en la era de la fluidez*. Ed. Paidós.
- Molano Camargo, F. (2016). El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea. *Folios, N 44*, 17.
- Universidad de Cuenca, & GAD Municipal del Cantón Cuenca. (2017). *Propuesta de inscripción del Centro Histórico de Cuenca Ecuador en la lista de patrimonio mundial. Edición comentada 2017*. (F. Cardoso (ed.); Primera). Grafisum.
- Universidad Nacional de Córdoba. Facultad de Arquitectura, U. y D. I. de I. de V. y H., Jaime, E., Salvarredy, J., Kulekdjian, F. M., Aldao, M., Baldiviezo, J. E., Barseghian, T., Rodríguez, M. F., Zapata, M. C., Arqueros Mejica, M. S., Rodríguez, M. C., Szajnberg, D., Fernández Cittadini, R., Rodríguez, V., Luna, N., Coletti, E., Larre, M., Mengibar, L., Mendoza Jaramillo Bermudez, C., ... Mattioli, D. (2019). *Anales del III Congreso Internacional de Vivienda y Ciudad "Debate en torno a la nueva agenda urbana"* (D. Mattioli (ed.)). Editorial de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba.

Figuras

- Figura 2. García, G. & González, M. (2016) *Cuenca Puente del "Vado" sobre el rio Tomebamba vía sur, 1953*, p. 86, <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/25243>
- Figura 3. García, G. & González, M. (2016) *Lavanderas en El Vado, 1976*, p.87, <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/25243>
- Figura 4. Universidad de Cuenca. (2019) *El Vado, 2019*, https://www.youtube.com/watch?v=HAO_ExCVFFw