



Mapa con el ancho de las aceras en Quito, realizado por Ramsés Morante.

## **El estado de las aceras y la falta de accesibilidad universal**

Aparte de que las aceras en su gran mayoría no llegan al ancho adecuado, hay que sumar el mal estado de la infraestructura peatonal, empeorando las condiciones para caminar. A esto hay que agregar también que los espacios peatonales no son respetados y son invadidos por los automotores y otros usos dificultando la circulación peatonal. “El uso de las aceras se complica en muchos sectores de la ciudad por su mal estado o porque son ocupadas con diversos usos, dificultando la circulación de los peatones” (Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas, 2009).

En un estudio realizado por la Asociación de Peatones de Quito en el 2008, el cual incluía encuestas a peatones en diferentes zonas de la ciudad de Quito, ante la pregunta de qué obstáculos encuentra para caminar, los resultados de la encuesta evidencian como la mayor causa la invasión de los espacios peatonales por parte de los automotores (33%), así como por anuncios publicitarios y vallas que juntos suman un 60%, un 22% responde que están en mal estado o son muy angostas y un 10% dice que ni siquiera hay veredas (APQ, 2008); y si bien existen normas que prohíben estas

acciones y hasta multan a los infractores, estas no se aplican, ya que los agentes de control, los policías de tránsito, están preocupados fundamentalmente de evitar la congestión vehicular, e inclusive fomentan el incumplimiento de las normas, llegando a inducir la invasión de los carriles buses, aceras y ciclovías, como soluciones para distribuir el tráfico.

También existe una normativa para accesibilidad universal que no se aplica en la ciudad y no se controla el diseño de las aceras, por lo que los frentistas muchas veces las cortan para tener el ingreso de los automotores a los garajes.

“En cuanto a las personas con movilidad reducida, pese a que existe una normativa sobre accesibilidad, no es aplicada en el diseño urbano ni arquitectónico. Esta situación se complica al no existir por parte de la ciudadanía en general y de los conductores de vehículos en especial, una conciencia de respeto a las áreas destinadas a peatones, ni de acatamiento a las normas de transporte vigentes” (Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas, 2009).

Todos los problemas analizados anteriormente, dificultan la circulación peatonal por la ciudad, a lo

que hay que añadir que, en muchos casos, los espacios diseñados no siguen el trayecto natural del peatón, ya que solo están pensados en facilitar el flujo de los vehículos motorizados, especialmente el del parque automotor privado.

Un ejemplo de esto son los pasos peatonales elevados. Diseñados para facilitar el flujo vehicular, en detrimento de la circulación peatonal. Del estudio anteriormente citado (APQ, 2008) un 44% de peatones consultados, afirmó no utilizar los pasos peatonales elevados y entre las razones para no usarlos el 29% contestó que le da pereza, lo cual tiene sentido en cuanto se le obliga al peatón a realizar un esfuerzo adicional al que ya realiza caminando. Para cruzar a la otra orilla, el peatón debe desviarse de su trayecto natural, subir por unas escaleras o rampas, y luego volver a bajar.

Por ejemplo: un cruce a la otra orilla de 20 metros de ancho, si se le obliga al peatón a cruzar por una rampa, termina transformándose en 170 metros<sup>1</sup>. Esto representa un esfuerzo adicional y un tiempo adicional y dificulta su libre flujo, mientras se le facilita al motoriza-

do, cuyo conductor no realiza ningún esfuerzo físico para movilizarse. El hecho de que al peatón se le obligue a realizar un mayor esfuerzo y se le desvíe de su trayecto natural para facilitar el flujo vehicular, es una muestra clara de inequidad, irrespeto a su dignidad, e irrespeto a sus derechos, por eso se justifica la respuesta mayoritaria de los peatones de "me da pereza" (APQ, 2008). Es además un incumplimiento del derecho a la ciudad al no respetar su condición de vulnerabilidad, en especial para las personas con movilidad reducida, de la tercera edad, en sillas de ruedas, padres con coches de bebés, niños pequeños y madres embarazadas.

## **El problema de los cruces**

Uno de los mayores conflictos de los peatones al transitar las calles de la ciudad, son los cruces con los flujos vehiculares. Estas cruces pueden localizarse en las intersecciones de dos o más vías o en un punto en el tramo de las vías.

Se denominan como puntos críticos a los sitios en donde el cruce es tan complicado para los peatones en mayor grado de vul-

---

<sup>1/</sup> La rampa debe ser al 8% máximo lo que implica 75 metros de largo para subir 6 metros, esto para subir y luego para bajar son 150 metros, y más los 20 metros del cruce, en total en lugar de caminar solo los 20 metros a nivel, el peatón termina recorriendo 170 metros.

nerabilidad (adultos mayores, personas con movilidad reducida, niños de corta edad) que podría peligrar su vida al intentar cruzarlo, o que deben esperar tanto tiempo para hacerlo, que a veces resulta mejor caminar muchos metros hasta encontrar un sitio seguro y hacer el cruce. Cuando se da esta condición de desviarle del camino para intentar el cruce, el peatón está cediendo sus derechos y por lo tanto hay un conflicto sin resolver. Se estima que un cruce seguro debe ser idealmente menor a 7 metros o dos carriles de circulación y nunca mayor a 11 metros o 3 carriles de circulación. No se trata de cruces en vías expresas, estos cruces están en vías colectoras y arteriales urbanas, en redondeles y en muchos casos incluso tiene semáforos y pasos cebras, y sin embargo su cruce es complicado a ciertas horas.

En el estudio sobre la situación peatonal en Quito citado anteriormente (APQ, 2008) ante la pregunta de ¿se siente agredido como peatón? el 82% contestó que sí y tan solo el 18% dijo que no; en ese mismo estudio se les preguntó sobre ¿Cuándo se siente agredido como peatón? la que mayor respuesta obtuvo fue; al cruzar la calle.

Basados en esta problemática, la FAU-UCE junto con la APQ, realizó

un segundo estudio en el 2010 en varios puntos críticos de la ciudad. Se concluyó que el mayor conflicto en los cruces, es el ancho excesivo de la calzada, sumado a los giros de los automotores, hacia derecha o izquierda, y especialmente los giros en U. Esto se evidencia con mayor fuerza en los redondeles con gran flujo de automotores y amplios anchos de calzada, sean o no semaforizados. Cuando existen giros a la izquierda y a la derecha y existen redondeles, se tiene un grave conflicto para el cruce.

En la mayor parte de puntos analizados en el estudio, existían semáforos y cebras, se podría afirmar que esto ya facilitaría el cruce para el peatón. Sin embargo, la percepción ciudadana no fue así y la práctica lo confirmó. Se encontró en muchas intersecciones la siguiente situación. El peatón se encuentra en el punto A, ubicado al norte y quiere cruzar hasta el punto B, ubicado en dirección sur de una intersección. Espera a que el semáforo le dé el paso, pero cuando esto sucede, los carros que vienen en sentido sur-norte comienzan a girar a la izquierda y no le dan oportunidad de seguir, y cuando estos paran, los carros que vienen en dirección norte sur comienzan a girar a la derecha, complicándole nuevamente el cruce. Finalmente, el semáforo le indica que no debe pasar, y los

autos que cruzan en sentido este-oeste tienen luz verde imposibilitándole el cruce.

Esto se complica más cuando existen los retornos en U y cuando no hay semáforo. Estos retornos en U pueden ser mortales, ya que el conductor está viendo a su izquierda para ver si puede curvar y generalmente no ve al peatón cuando este está cruzando. Otra de las grandes falencias para los cruces en las intersecciones es la falta de señalización horizontal, consistente en la demarcación de pasos cebra, líneas de cruce, demarcación del espacio para circulación de bicicletas, para adelantamiento de la bicicleta en la calzada. Sin embargo, si bien en los últimos años se ha incrementado este tipo de señalización, la pintura utilizada es de mala calidad y al poco tiempo ya no sirve, tal como lo señala el Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito (2009).

"La señalización horizontal al año 2008, alcanza una cobertura del 90% en los corredores principales de la red vial y un 30% de las vías secundarias o locales, sin embargo, de lo cual, el tipo de material utilizado para el efecto (pintura acrílica de tráfico), no tiene las características técnicas de

duración para vías con altos volúmenes de tráfico - como las vías arteriales y colectoras principales del Distrito - pues el promedio de duración solo alcanza los 10 meses. Limitaciones de orden económico no han permitido disponer de una señalización horizontal de mejor calidad y duración"

Además, existe poco conocimiento de lo que es un paso cebra en las ciudades ecuatorianas, tanto de parte de conductores como de peatones. Es común encontrar que ante el paso cebra el peatón sea el que pare y los carros sigan circulando. Lo contrario es lo que debería ser, con lo que se evidencia que no existe una cultura de respeto hacia el paso cebra. Los ciudadanos extranjeros, especialmente europeos, acostumbrados a que, en sus países, el paso cebra es respetado apenas el peatón coloca su pie sobre el mismo, se asombran y molestan cuando aquí esa convención no funciona. Sin embargo, en los últimos años se ha visto una pequeña mejora al respecto, ya hay algunos conductores conscientes que paran cuando ven al peatón intentando cruzar, quien, a pesar de esto, cruza cauteloso y extrañado sin saber que es su derecho.

Todas estas condiciones detalladas en los párrafos anteriores, se

reflejan en el número de atropellamientos y arrollamientos, en los cuales están involucrados directamente peatones y ciclistas, lo cual evidencia contundentemente la inseguridad vial y la situación de vulnerabilidad en la que se encuentran.

Para el caso de Quito, un dato del 2008 muestra que el número de choques se ha reducido, pero el número de atropellamientos se ha incrementado. Del total de accidentes mortales de tránsito ocurridos en el DMQ, durante el año 2008, el cincuenta y siete por ciento de la causa de la muerte es por atropellamiento y arrollamiento (Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas, 2009). Esto quiere decir que se está poniendo énfasis en la seguridad vial para los vehículos automotores y con ello evitar los choques y estrellamientos, pero en cambio se ha hecho muy poco o nada para mejorar la seguridad de los más vulnerables, en este caso peatones y ciclistas. Los datos presentados, confirman la situación de vulnerabilidad de peatones y ciclistas y el grave riesgo en el que se encuentran.

Un dato más actualizado, indica que en el año 2015 hubo 2170 atropellamientos a peatones con 48 fallecidos y 119 siniestros a ciclistas con 2 muertes y hasta julio del 2016, la Agencia Metropolita-

na de Tránsito registraba 1159 siniestros a peatones con 48 fallecidos y 86 a ciclistas con 3 fallecidos, con lo cual, en la mitad de tiempo, en el año 2016 ya se había llegado al 60% de los accidentes ocurridos durante el 2015 y con mayor número de muertos (Chacón, 2017).

## **La situación de la bicicleta**

El tema de la bici, si bien han existido intentos de facilitar su uso en la ciudad (algunas ciclovías urbanas sin continuidad y la bicicleta pública), no se ha desarrollado mayormente, quedando casi tan solo para recreación (ciclo-paseos dominicales, el chaquiñán de Cumbayá a Puembo y ciclovías en parques).

El estudio de movilidad para el Metro de Quito, citado en el Proyecto de Ordenanza Metropolitana que Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito (Chacón, 2017), determinó que los viajes en bicicleta en la ciudad de Quito eran de apenas el 0,3% del total o 14.500 viajes /día. Esto posiblemente logró incrementarse considerablemente luego de la implementación del proyecto BICI-Q, sistema de bicicleta pública, que desde agosto del 2012 comenzó a funcionar con 25 esta-

ciones y 425 bicicletas. Este proyecto pese a que incrementó el uso de la bicicleta en la ciudad, no se le ha dado continuidad y en la última administración municipal, casi se la ha dejado morir.

Como se ha visto en forma detallada en la problemática de los peatones, el diseño de la ciudad priorizando la circulación vehicular también afecta a los ciclistas, los cuales se encuentran en situación de vulnerabilidad al transitar por las calles de la ciudad. La mayor cantidad de calles incluyendo las locales permiten altas velocidades por la forma en que las ordenanzas exigen configurarlas, lo que hace que el uso compartido del espacio de calzada entre los rodados, no se dé adecuadamente. Esto se detalla a continuación.

### **El gasto público se va en vialidad**

Se podría decir que Quito ha cambiado algo en el discurso en los últimos años, pero en las acciones y los planes se sigue reflejando la prioridad que se le da al transporte automotor privado. Así, por ejemplo, en el Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025 (Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas, 2009) se tienen avances importantes en su discurso en cuanto enfoca el problema desde el punto de vista de la movilidad

de personas y no desde la solución del tráfico motorizado, tanto en sus políticas, lineamientos estratégicos generales y objetivos. Sin embargo, vuelve a caer en la lógica del automóvil, ya que casi la mitad del presupuesto del Plan estaba dirigido a "mejorar" la vialidad tanto urbana como suburbana.

Tanto así que de cada 100 dólares que se destinarían para movilidad de acuerdo al plan, apenas 3,3 dólares van para el peatón (3,3%), 1,88 dólares para las bicis (1,88%), 43 dólares para vialidad (43%) y 49 dólares para transporte público (49%) que, para la época del plan, la mayor parte corresponde a la construcción del metro, lo restante, alrededor del 3% se lo destinaba a gestión.

Parte del presupuesto de vialidad ha sido destinado para la creación de redes viales suburbanas, lo que implicó urbanizar los campos e incentivar con ello a la expansión urbana con el consecuente aumento de las distancias entre la residencia y el empleo, cuando la política debería haber estado dirigida a consolidar la actual trama urbana, evitar el crecimiento desmesurado de la ciudad, descentralizar y acortar las distancias entre las diferentes actividades y con ello reducir la necesidad el uso del automóvil.

Otra gran parte del presupuesto en vialidad se lo ha ejecutado en la zona urbana, especialmente en nuevos intercambiadores, lo que ha implicado gastar recursos en seguir incentivando el uso del auto particular, ya que al crear más facilidades para la circulación vehicular se está promoviendo el aumento del parque automotor. Este fenómeno se lo conoce como demanda inducida. Mientras más vías se creen, mas será el número de vehículos que saldrán a circular, y en pocos años, estas "soluciones" se volverán obsoletas. Un reflejo de todo esto es que sigue creciendo exponencialmente el parque automotor privado, estimándose que a principios del año 2000 existían alrededor de 200.000 automóviles en Quito, siendo que, en la actualidad, el número sobrepasa los 700.000.

La tasa de crecimiento del parque vehicular de Quito es 8-10 veces mayor de la tasa de crecimiento de la población. Además, según estimaciones del municipio (Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas, 2009), los viajes en transporte colectivo están disminuyendo en una proporción promedio del 1,2% mientras que los viajes en transporte particular individual crecen en esa misma proporción. Para el año 2025, el estudio realizado para el Plan de Movilidad estimaba que, de seguir

esta tendencia y no hacer nada para evitarla, el 55% de los viajes se realizarían en transporte individual y el 45% en transporte colectivo (Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas, 2009).

También se estimaba que esta situación podría agravarse, si las distancias de recorrido son mayores, como lo sería en el caso de promover aún más la expansión urbana -cosa que se ha dado con fuerza en los últimos años, especialmente con la construcción de la Ruta Viva y las redes viales suburbanas- en cuyo caso, los viajes en transporte individual crecerían en seis veces (con todos los impactos sobre la congestión vehicular y la contaminación del aire), mientras que solo en dos veces el transporte colectivo (Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas, 2009). En la actualidad, los más de 700.000 vehículos particulares que circulan en Quito aportan con el 96% de la contaminación ambiental y los vehículos livianos ocupan el 80% del espacio vial y movilizan tan solo al 27% de la población.

### **La exigencia de amplios espacios para la circulación de los automotores**

La mayor cantidad de kilómetros de vías en la ciudad de Quito, corresponden a calles locales (HYDEA & Target Euro, 2008) en

donde el peatón debería ser el rey. Sin embargo, el problema radica, en que, en todo el sistema vial, los espacios destinados para los peatones son mínimos, lo cual en calles locales es un absurdo total. Una de las causas está en las ordenanzas. Estas obligan a los urbanizadores a dejar la mayor cantidad del espacio público, destinado para la circulación vehicular motorizada. Los largos y anchos de

calzada, así como los radios de giro están pensados en la rápida circulación vehicular. Esto se puede apreciar en el siguiente cuadro, en donde se han recogido lo que indica la Ordenanza 172, Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo, en la parte que trata del Sistema Vial en el Cuadro número 1 de Especificaciones Mínimas de Vías; en lo que se refiere a vías colectoras y locales:

Tabla 1: tipos de vías y distribución del espacio para peatones y automotores

Colectora A	30 metros de ancho mínimo, distribuidos en dos carriles para transporte motorizado por sentido de 3,65 metros cada carril, un espacio de estacionamiento a cada lado, de 2,2 metros, 4 metros de parterre central y 3,50 metros de acera a cada lado. El 36,6% destinado para los peatones incluyendo el parterre central y el 63,33% para los automotores o el 23,33% para aceras, 36,6% para calzada y 13,33% el parterre.
Colectora B	18 metros de ancho mínimo, distribuidos en dos carriles para transporte motorizado por sentido de 3,5 metros cada carril, sin parterre central de 3 metros y 2 metros de acera a cada lado. No admite parqueo lateral. El 22% destinado para los peatones y el 78% para los automotores. El cruce sin refugio peatonal es de 14 metros, muy peligroso.
Local C	16 metros de ancho mínimo, distribuidos en dos carriles para transporte motorizado de 3,00 metros cada uno, 2 metros de estacionamiento lateral y 3,00 metros de acera a cada lado. 37,5% para los peatones 62,5% para los automotores.
Local D	14 metros de ancho mínimo, distribuidos en dos carriles para transporte motorizado de 3,50 metros cada uno; un espacio para parqueo a un lado de 2 metros; y 3,00 metros de acera a cada lado. 42,85% para los peatones y 57,15% para los automotores.
Local E	12 metros de ancho mínimo, distribuidos en dos carriles para transporte motorizado de 3,00 metros cada uno y 3,00 metros de acera a cada lado. 50% para los peatones y 50% para los automotores. La que mejores condiciones tiene para los peatones.

Local F	10 metros de ancho mínimo, distribuidos en dos carriles para transporte motorizado de 3,00 metros cada uno y 2,00 metros de acera a cada lado. 40% para los peatones y 60% para los automotores.
Local G	8 metros de ancho mínimo, distribuidos en dos carriles para transporte motorizado de 2,80 metros cada uno y 1,2 metros de acera a cada lado. 30% para los peatones y 70% para los automotores.

Se puede apreciar claramente cómo el espacio peatonal tan solo en la vía local E llega a un 50%, siendo la peor condición la colectoradora B, en donde el espacio para los peatones apenas es el 22% de la superficie de la calle y el cruce de la calzada es de 14 metros, mortal para personas con movilidad reducida como la mayoría de abuelitos.

De acuerdo a este cuadro, los técnicos municipales, así como los técnicos que hacen las urbanizaciones, deberán regirse para dejar los espacios de calzada, aceras, espacios para estacionamientos y parterres que conforman las vías arteriales, colectoras y locales, que son las que mayoritariamente conforman el trazado vial urbano. En conclusión, la norma obliga a que la inequidad y la vulnerabilidad continúen.

Estas especificaciones, al menos

para el caso de las colectoras y arteriales, están basadas en anchos de carriles para carreteras, para permitir desarrollar altas velocidades, cuando lo adecuado para vías urbanas, deben ser carriles angostos para reducir la velocidad de los automotores y dar la seguridad a los actores vulnerables. En la gran mayoría, los anchos de aceras son mínimos en relación al ancho de la calzada.

En conclusión, las normas, los presupuestos y la política pública están basadas en la lógica del automóvil, en detrimento de la circulación peatonal y la de los no motorizados, así como de muchas otras actividades que podrían ser realizadas en el espacio público. Finalmente, todo lo que se ha detallado en este texto evidencia que las condiciones de inequidad y vulnerabilidad de peatones y ciclistas continúan e incluso han empeorado.

## Fuentes consultadas y textos relacionados:

Asociación de Peatones de Quito. (2008). ¡Orgullosos peatones! Los beneficios de caminar y no contaminar. Quito: APQ.

Asociación de Peatones de Quito. (2008). La ciudad y los peatones. Manual de espacio público pensado en el peatón. Quito: APQ.

Chacón, D. (26 de Abril de 2017). Proyecto de Ordenanza Metropolitana que Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito. Quito, Pichincha, Ecuador: Concejalía del DMQ.

Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas. (2009). Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025. Quito: EMMOP.

Hurtado, D. (2016). Manual de diseño de calles activas y caminables. Quito: Universidad Central del Ecuador.

HYDEA & Target Euro. (2008). Programa de Fortalecimiento de Centralidades Urbanas de Quito. Quito: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

ITDP. (2017). DOT Standard v3.0. New York: ITDP.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (s.f). Ordenanza Metropolitana 172. Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo. Quito: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Sáenz, A. (2008). Calmar el Tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana. Madrid: Ministerio de Fomento.

# LA CIUDAD COMO INFIERNO: Modernidades guayaquileñas frente la destrucción asegurada

Robert Priessman Fenton III, PhD(C)  
Docente, Universidad de Guayaquil

## Resumen

La relación entre la historia y la vida cotidiana en los estudios urbanos sigue provocando grandes discusiones dentro de la sub-disciplina. Este breve artículo postula una lectura histórica del desarrollo urbano en Guayaquil para poder entender las políticas económicas y simbólicas surgiendo de la regeneración urbana contemporánea. Condensó el argumento que surge de un proyecto de investigación histórica-comparada en torno al tema de las presentes realidades de las ciudades ecuatorianas, enfocando en el caso de Guayaquil, para desentrañar las intersecciones de la cultura, la economía y el mundo sistema en cuanto a la coyuntura actual de fuerzas sociales en la urbe y más allá de sus espacios materiales.

## Palabras clave:

Guayaquil, Urbanización, Imaginarios Urbanos, Regeneración Urbana, Walter Benjamin.

El pensador alemán Walter Benjamin (1999), en sus análisis sobre las transformaciones del espacio urbano durante el siglo XIX, comentaba que la modernidad consistía del constante choque entre lo nuevo y lo antiguo generalizado en una condición social. Dentro de la cual, se decía, materializada en las prácticas cotidianas de la cultura capitalista la modernidad se debería entender como un infierno caracterizado por una ansiedad perpetua atada a la invariable normalización de lo nuevo. Evitando el atraso, las ciudades tanto como sus ciudadanos se deberían actualizar constantemente, y, por lo tanto, la perenne busca de la moda se convierte en una condena fija. Lo asombroso de las historias urbanas en ciudades como Guayaquil no solamente se observa en las capacidades que poseían sus moradores para renovarse y sus ciudades, como pruebas de una enorme elasticidad y creatividad humana, sino como ese terror modernizador se hace rutina a todo costo. Por un lado, se atestigua a los cambios materiales en la configuración espacial citadina, y por otro lo repetitivo que sean esas intervenciones humanas en perfeccionar su entorno social—que al fin y al cabo será destinado a fracasar como tantas veces se hizo en su historia.

Aquí exploraré e interrogaré los intentos disparados con el nuevo milenio para renovar la ciudad de Guayaquil a través de una serie de

intervenciones municipales y estatales. Argumento que no solo se reflejan esas intervenciones ciertas modas de las imágenes “mundializadoras” de las ciudades globales, del uso de la regeneración urbana para poner en marcha a los procesos de acumulación capitalista, sino una negociación dirigida desde arriba para abajo sobre el significado de la modernización urbana particular a las experiencias históricas que enfrentó la ciudad. Por encima de las ruinas del pasado, materializado en los espacios urbanos durante los booms y colapsos económicos, la presente ronda de “renovación” literalmente conjura las imágenes del pasado glorioso en busca de legitimarse, como extensión, prolongación, de un proceso cuasi-natural. ¿Pero es así? Este ensayo se pone a interrogar la conexión entre un imaginario urbano, lo de *Guayaquil Antiguo* (véase Benavides 2010), y su utilización durante los últimos años en la regeneración urbana.

### **Todo lo líquido se solidifica en imaginarios...**

La urbanización capitalista se entiende como la producción del espacio, implicada en la extensión de redes infraestructurales de espacio construido y cartografías humanas y culturales, mediada y estructurada por las relaciones sociales del capitalismo mismo (véase Lefebvre 2013; Castells 1974). La esencia normativa—es decir las tipologías y contenedores empíri-

cos de las varias ciudades—de estos procesos, se destaca Brenner y Schmid (2015), mantiene cierta autonomía mediante las fuerzas estructurales de las esencias constitutivas del “contexto de los contextos” de capitalismo global. Es más, la historia espacial del capitalismo se despliega como un incesante proceso de configurar y reconfigurar los espacios sociales valorizados para la producción y atracción de plusvalía. En cambio, estas posturas fallan en la articulación de la importancia de la (ciudad como) historia y la (ciudad como) cultura y las investigaciones económicas.

Guayaquil, desde mediados del siglo XIX hasta la segunda década del siglo XX, goza de altas tasas tanto de rentabilidad en sus industrias principales (la exportación del cacao) y en el crecimiento de la urbe misma. Con la circulación de plusvalía dentro de la costa, una serie de proyectos de mejoramiento urbano (servicios básicos, sanitarios, canalización, transporte, etc.) se empiezan a fijar el espacio según una visión impregnada con el momento histórico acorde a los recursos económicos destinados para la producción espacial. Lo líquido, es decir la plusvalía, se convierte en espacio material, lo cual estructura y es estructurado por la actividad social de la ciudad. En otras palabras, el espacio ciudadano refleja las representaciones y prácticas históricas de las gentes

quienes lo construyeron (formas, rutas, patrones) y quienes lo imaginaron (imágenes, ideologías, estética, etc.). Cabe señalar que Guayaquil se consolidó material-ideológicamente durante este lapso cuando el capitalismo cacaotero se estampa en la ADN de su espacio (Rojas y Villavicencio 1988).

La caída de la economía cacaotera no detuvo, sin embargo, al proceso urbanizador visto en la ciudad. Desde los 20 hasta los 40, en plena depresión económica, la ciudad crece sin base—sin plan como dirían algunos. Las redes económicas fueron reconstituidas o destruidas—entre la ciudad y el campo, la ciudad y las metrópolis norteafricanas—pero se expandía, principalmente por los trabajadores agrícolas desalojados por el colapso del cacao, en los sectores marginales de la ciudad. En este periodo, también, se reconstruyó el significado del proyecto fallido de la elite: Guayaquil moderno se convierte en *Guayaquil Antiguo*. En otras palabras, con Robinson (2006), el discurso de *Guayaquil Antiguo* se transforma en una ficción reguladora en cuanto a la interpretación y justificación del desarrollo urbano protagonizado por el municipio en la ciudad de Guayaquil. El espacio material y las “prácticas espaciales” como decía Lefebvre (2013), se sedimentaron, se modificaron, se reconfiguraron, pero el discurso espacial ideológico—construido por encima las rui-

nas del capitalismo cacaotero—se mantiene. Su visión, nacida en los deseos modernizadores de la elite local en el cierre del largo siglo XIX (1870-1920), se basa en la exclusión de representaciones de lo popular “tropical” e indígena de los sectores estratégicos: principalmente de la “cultura” no mestizada, los vendedores ambulantes, el “desorden,” y cualquier otro elemento no ameno a la campaña ideográfica empleada en la construcción de imágenes “mundializadas” del progreso guayaquileño.

### **La licuefacción de Guayaquil frente a los modelos sólidos**

Tras el derrumbe del cacao y el crecimiento caótico de la ciudad, los sectores populares entran contundentemente en el escenario político. A la vez, la visión urbana consolidada en *Guayaquil Antiguo* se convierte en lo que Benjamin (1999) describe como “las imágenes del sueño,” mitos y deseos fetichizados del pasado que actores en el presente citan para justificar intervenciones sociales. Dentro de tales imágenes, lo popular se recupera como eje principal por el cual la organización actual se justifica, como base cimentada por los símbolos y prácticas culturales extendiéndose hacia el pasado colonial y precolombino. Simultáneamente, lo popular se excluye de representación en las fotos de la época anterior, dando la impresión que las diferencias entre clases y etnias fueron superadas gracias a la cos-

movisión modernizadora del liberalismo radicado en la ciudad. Dentro de lo popular, se podría decir, existe dos tendencias antagónicas: la que se acopla con la fusión de modernización-mestizaje, y la otra que busca reproducir el caos del campo dentro de la ciudad misma. La primera se alinea con el progreso, lo apoya, mientras la ulterior lo interrumpe y lo destroza, justificando su exclusión.

Dentro de los estudios urbanos la brecha entre la economía política y las teorías culturales—sin querer menospreciar la política y la administración pública—se abre más pronunciadamente en los lapsos de crisis cuando, por necesidad, el flujo económico se reconfigura mientras los patrones culturales se mantienen. Si el espacio urbano se reduce al movimiento de la actividad económica, se suele decir ¿Por qué se observa tanta variación entre las diversas ciudades del mundo? ¿Qué causa que algunas ciudades se caractericen por la industrialización, otras por el comercio y otras por sectores muy amplios de la informalidad? ¿Cómo es posible que esas realidades e historias muy diversas se reduzcan a una categoría muy llana y universal de “lo urbano” plenamente asociada con “la ciudad”? Propongo que el problema yace en la epistemología de “lo urbano” como tal, tomando las críticas de Castells (1974) y Saunders (1981) van al corazón.

Lo urbano no hace referencia a ningún tipo social de hábitat, ni contenedor de actividades, y mucho menos ningún modo de vida. Sin embargo se entiende como una red de actividades, edificios e infraestructuras interconectadas por la producción y circulación de mercancías. Por lo tanto, lo urbano es como un tejido planetario que se extiende más allá de las ciudades mismas expresando problemas globales (Brenner y Schmid 2015). Pero como red interconectada, cada nodo mantiene su propia existencia vinculando y desvinculándose con los demás, abriendo espacio para que culturas únicas, pero no autónomas, se desarrollen en plena globalización. Cada nodo, por un lado tiene que adecuar sus relaciones externas con otros nodos en el tejido planetario, pero por otro lado, el espacio interno “se fija” alrededor de ciertos patrones culturales y económicos corrientes. David Harvey (2004) en su análisis de la fijación espacial resalta esa tendencia histórica en el desarrollo dentro de la cual el “espacio construido” se congela mediante ciclos de inversión, actividad económica y condiciones macro-estructurales en la economía política. Un nodo, entonces, erige las mismas barreras que le impedirán en un momento posterior. Sin embargo, Harvey no explora la relación entre esas fijaciones espaciales y la perpetuación de patrones culturales, por lo menos en condiciones urbanas dependientes.

Es por eso que analizo el corto siglo XX en Guayaquil como un proceso extendido de licuefacción—el derretir de la fijación espacial establecida finales del largo siglo XIX—mientras que los imaginarios urbanos, las ficciones reguladores y cartografías conceptuales del *Guayaquil Antiguo*, seguían guiando la orientación cultural de las elites en relación con los sectores populares, en sus planes modernizadores y, en especial, en las propuestas que generaron para superar la decadencia. En otras palabras, la mitificación del pasado se congeló en imágenes del sueño en las cuales se plantea un rescate del “progreso desviado” mientras las condiciones materiales que hicieron posibles esas imágenes se irrumpieron, dejando atrás ruinas materiales e ideográficas. Más concreto, la ciudad de Guayaquil se construyó con la producción y exportación del cacao que le permitió “modernizar,” sin poder desvincularse de la dependencia. Los sueños del pasado, estresando la modernización para superar los atrasos culturales, etc., perdieron su base material en la producción agrícola con la crisis, aunque seguían encauzando al desarrollo urbano. Las ruinas del capitalismo cacaotero, es decir el espacio construido de la ciudad, no se convierten en indicadores de las debilidades del sistema liberal y la ideología del progreso, sino como métricas aludiendo a los defectos inherentes del pueblo guayaquileño, particularmente arraigadas en la cultura popular.

## **Nuevos sueños (ruinas) y el desplazamiento del Guayaquil Antiguo**

Tan importante ha sido el rescate de los lugares céntricos e históricos para la regeneración urbana y la elite que la guiaba durante los últimos 20 años que se merece más escrutinio en cuanto a su significancia (véase Delgado 2013). Por un lado, la historia guayaquileña desde la caída del capitalismo cacaotero se puede entender, en términos ideológicos y materiales, como un lento proceso de “popularizar” el espacio urbano—no por el despliegue de una supuesta y anticipada “derecho a la ciudad” sino por el abandono relativo por la elite del casco central. La constante reubicación de la elite, al Barrio Centenario, a Urdesa y Ceibos, y a la Puntilla y Vía a la Costa, corresponde con una ampliación de los sectores populares asentados en la parte principal de la ciudad. Sin embargo, empezando en los 80, con la difusión del urbanismo neoliberal, el retomar de los centros como proyecto político avanza como una reconfiguración planetaria del rol estratégico del centro en la economía política de las municipalidades en plena fase ascendente de la globalización—proyecto que el Partido Social Cristiano articulará con gusto.

Poco a poco se ve, particularmente desde los 90, una política municipal más proactiva en cuanto al controlar y desmembrar a los focos

sembradores del “caos” urbano—que la elite los tilda de sectores populares, la informalidad y las invasiones. Se puede observar, tanto en el enfoque explícito de los proyectos como en su estética, como esa neoliberalización global se interpreta mediante una realidad local. Como otras ciudades en la región, Guayaquil se reorienta hacia la proliferación del capital financiero regional, principalmente a través del sector bancario, las rentas petroleras y la importación. A la vez, el desarrollo del sector inmobiliario absorbe cantidades enormes de plusvalía en nuevas fijaciones espaciales, tanto la construcción de nuevas ciudadelas cerradas en las periferias como en “mega-proyectos” apuntados a reconquistar el centro histórico y vías públicas con fines de amansarlos del desorden crónico. En ambos procesos se puede observar el despliegue de una estética posmodernista de “Miami mundial,” con su mezcla de elementos de parques de diversión, Art-Deco, colores vibrantes, diseños mediterráneos, la ubicua utilización de marcas en espacios públicos, y otros elementos desprendidos de contextos históricos y culturales re-ensamblados en la mercantilización de estos sectores como “imágenes” modernas y mundializadas (Allan 2018).

Esta reconquista no solamente se trata de renegociar el sentido cultural de Guayaquil, sino también controlarlo, excluyendo de ellos

los indeseables—principalmente gente pobre con emprendimientos “informales.” Por un lado esto se materializa con nuevas formas de vigilar los espacios retomados, que cuentan con el auspicio constante de guardianes y vigilantes interrumpiendo las actividades de los vendedores ambulantes. A la vez con esa vigilancia se desenvuelven nuevos discursos disciplinarios en cuanto al performance del espacio “público,” encabezado con las representaciones reconfiguradas de una campaña de publicidad promovida por las autoridades municipales de la caricatura del Juan Pueblo. Por otro lado, la “privatización” del espacio público eleva los costos asociados con el pasear por el centro/malecón, ya que los vendedores ambulantes son controlados, abriendo paso a negocios formales que habían invertido en el desarrollo de los proyectos.

Por otra capa superpuesta, la nueva ronda de reconfigurar el espacio urbano de la urbe toma la centralidad histórica como base principal para poder demoler los rasgos y escombros de la ciudad histórica. Este proyecto fracasará ya que por un lado las trazas de la historia no solamente se edifican en los espacios materiales, sino también en los imaginarios urbanos que perduran en la memoria colectiva y las prácticas habitadas. La promesa del *Guayaquil Antiguo*, sin embargo, observada en las imágenes del sueño que todavía

dominan la construcción de imaginarios urbanos de la ciudad, revelan aun un contenido alienado y utópico que las nuevas reconfiguraciones no se puedan entregar, ya que su propósito no es crear una ciudad libre de desigualdades, sino una nueva revalorización del espacio urbano. Por lo tanto, es importante desde la sociología urbana reconocer que las novedades urbanas en las ciudades y espacios urbanos extendidos, por un lado, no representan roturas profundas con un pasado que buscan sepultar, sino prolongaciones de lo mismo revestido en nuevas imágenes actualizadas al capitalismo global posmoderno. Por otro, la perspectiva urbana debería incluir un reconocimiento de que la ciudad y el espacio urbano en sí constituyan ruinas en formación. Es decir, las solidificaciones circunstanciales en tiempo y espacio, la monumentalización gigantesca de la grandeza fugaz, y la fijación en el espacio material de nuevas imágenes e ideas no solo enfrentan a un pasado arraigado y afectivo, sino también constatan lo efímero y transitorio que son los momentos soñados de crecimiento—prólogos no para una utopía deseada sino para el infierno que acecha furtivamente por debajo de las superficies del “progreso” inevitable.

## Conclusión

Este breve artículo plantea la idea de que, por un lado, la producción del espacio urbano—las redes de

actividades y prácticas imbricadas con los espacios materiales—se basa inherentemente en los vaivenes económicos estructurados por el contexto de los contextos del capitalismo como modo de producción. Por otro, se entiende que las imágenes y los imaginarios generados por esas estructuraciones y redes pueden sobrevivir más allá de sus configuraciones materiales. En este caso, *Guayaquil Antiguo*, como discurso regulador sobrevive hasta el presente, constantemente conjurado por la política de las elites y hasta en sectores populares, como emblema guiador en cuanto a cómo la ciudad se debería desarrollar y cómo los problemas “urbanos” se pueden resolver. La presente ronda de regeneración urbana dispone con la idea de reconstruir la ciudad decaída, resucitando imágenes del sueño del pasado glorioso de *Guayaquil Antiguo*, pe-

ro dentro de tal proceso las destruye y las reemplaza por unas nuevas imágenes de esperanza sin realmente reconstituir las bases de la actividad social en el modo de producción. Hasta mantiene, adaptándose a una nueva realidad, los mismos patrones de clientelismo y manejo político elitista, incluyendo una recuperación del “centro” como zona dominada por sus intereses y adornada con los monumentos a sus héroes—la mitificación del pasado comercial y el comercio global como fuentes de “progreso.” Lo que una sociología urbana contemporánea debería resaltar es cuán precarias son las bases sobre las cuales tal progreso se construye, promoviendo una perspectiva democrática basada en el derecho a la ciudad y las experiencias y necesidades de los ciudadanos más afligidos por el infierno nutrido por la modernidad capitalista.

## Bibliografía

- Allan Alegría, Henry Patricio. 2018. *Guayaquil: ¿Modelo Existo de Desarrollo?* Editorial Universitaria: Quito.
- Benavides, O. Hugo. 2010. *The Politics of Sentiment: Imagining and Remembering Guayaquil*. University of Texas Press: Austin.
- Benjamin, Walter. 1999. *The Arcades Project*. Harvard University Press: Cambridge.
- Brenner, Neil and Christian Schmid. 2015. “Towards a New Epistemology of the Urban?” *CITY*, 19(2-3): 151-182.
- Castells, Manuel. 1974. *La cuestión urbana*. Editorial Siglo XXI: España.
- Delgado, Alina. 2013. “City Profile: Guayaquil.” *Cities*, 31: 515-532.

Harvey, David. 2004. *El nuevo imperialismo*. Ediciones Akal: España.

Lefebvre, Henri. 2013. *La producción del espacio*. Capitán Swing Libros: España.

Robinson, Jennifer. 2006. *Ordinary Cities: Between Modernity and Development*. Routledge: London.

Rojas M., Milton y Gaitán Villavicencio. 1988. *El Proceso Urbano de Guayaquil, 1870-1980*. ILDIS: Quito.

Saunders, Peter. 1981. *Social Theory and the Urban Question*. Routledge: London.

# EL OCIO Y LA CIUDAD

Paulina Zary<sup>1</sup> / Jorge Castro<sup>2</sup>

Escuela Politécnica Nacional del Ecuador-Departamento de Ciencias Sociales  
paulina.zary@epn.edu.ec / jorge.castrom@epn.edu.ec

## Resumen

La historia diacrónica de las palabras y el vertiginoso movimiento de las ciudades a través del contrapunto discursivo de sus ciudadanos, despiertan una multiplicidad de facetas, formas diversas del pensamiento frente a la inacabable búsqueda de la condición humana...y tras este rastro filosófico y en el marco de Hábitat III, el cuestionamiento acerca del ocio y su vivencia en esta ciudad hizo que se despertara una profunda curiosidad y, el descubrimiento de que hoy la palabra ocio posee una carga semántica negativa, promovida desde tiempos remotos por el poder de la Iglesia y el surgimiento del capitalismo que todo lo ocupa y lo mercantiliza, generó una mirada al pasado para rescatar el origen primigenio de su acepción que se considera, la que el hombre de hoy, de esta sociedad necesita para acceder a cambios significativos no solo individualmente sino para la colectividad. Es así que los grandes filósofos dotan a esta palabra de un significado ideal. El ocio se relaciona con aquella posibilidad de indagar en la condición humana donde se puede condensar el encuentro con las más sublimes potencialidades que permiten mirar la coherencia de la vida para un encuentro social. Se necesita del ocio para pensar, para reflexionar y reconectarse con la naturaleza, pues la felicidad en su máxima expresión no se halla en la acumulación de bienes, como este mundo consumista promociona: competir, trabajar sin descanso, existir en un mundo de ficción y morir sin haber vivido a profundidad.

## Palabras clave:

Ocio, ciudad, diacronía, sociedad, consciencia, mercantilización, capitalismo.

<sup>1/</sup> Profesora titular del Departamento de CCSS-Escuela Politécnica Nacional. Magíster en Tecnologías de la información y la comunicación aplicadas a la Educación.

<sup>2/</sup> Profesor titular del Departamento de CCSS-Escuela Politécnica Nacional. Magíster en Economía del Desarrollo.

La moderna ciudad de Quito, que ha servido de marco para desarrollar este interesante tema, revela en cada uno de sus rincones una intrincada mezcla de voces que a través del contrapunto, rememoran el dialogismo de Mijail Bajtin y van despertando una multiplicidad de pensamientos, de posturas políticas, religiosas, culturales, formas diversas de asimilar el mundo, la vida y cada una es parte de la incesante búsqueda de la verdad. Es así que en medio de este contexto irrefrenable de personajes que transitan peregrinamente por las calles de Quito, ha surgido la duda de cómo entre todos ellos, se asimila el tema del ocio. Las respuestas, en su gran mayoría, revelaron un profundo desconocimiento del significado primigenio de la palabra y mucho más, de las sublimes acciones que el ocio implica... y con toda razón, ya que apenas el eco del su verdadero significado ha llegado hasta nuestros días. Pues, este término ha pasado por tantas vicisitudes históricas que su sentido más prístino se ha ensombrecido y rescatarlo es hacerle justicia.

Bajtin se remite al diálogo, al contrapunto, a la polifonía como elementos que edifican juicios, verdades que cimientan realidades; por ello, la riqueza de este trabajo radica en que junta dos visiones superficialmente dicotómicas, a ratos parecerían distantes, pero al final resultan complementarias. Por un lado, la perspectiva económica

con todas las preocupaciones que implican la seguridad de un empleo, la estabilidad de un nivel de ingresos idóneo que permita solventar las necesidades básicas dentro de la construcción y supervivencia de las sociedades y, por otro, que no dista de la primera, aquella relacionada con la característica netamente humana, con la visión lingüístico-etimológica y sobre todo humanística, que involucra la construcción del ser humano. Ambos matices importantes para la humanidad, contextualizados en el marco de la sociedad capitalista mundial.

El término ocio empieza a trazar su trayectoria semántica en Grecia y Roma, pero son los grandes filósofos griegos como Platón y Aristóteles los que dotan a esta palabra de un significado ideal (Dare, 1991). Para ese contexto, la acepción de ocio se relaciona con aquella posibilidad de indagar en la condición humana y crear ese espacio propicio para el encuentro con las más sublimes potencialidades del ser que se remiten al principio del areté: "virtud o excelencia y perfeccionamiento de las personas o de las cosas" (López-Pelaez, 2009), principio que abarca desde lo físico (expresado de manera magistral en las sublimes acciones bélicas detalladas por Homero, en la *Ilíada* por ejemplo, o en las grandes hazañas olímpicas cantadas por Píndaro), hasta las profundas reflexiones ontológicas que hasta ahora causan asombro.

Revelaba, así, un estado del espíritu relacionado también, con el tiempo. Si bien esta concepción de ocio se remite a las cumbres ideales del ser humano, hay que señalar que mientras la aristocracia masculina sacaba provecho de su ocio, los esclavos y las mujeres cumplían con todas las tareas manuales. Detalle que ya desde aquella época, ensombrece al término. Posteriormente, en la formación de las polis, atendiendo a los principios de la democracia, los ciudadanos comunes pudieron participar de las actividades de ocio; este posiblemente fue un intento por volver a la esencia del término. Por ejemplo, los ciudadanos asistían a las largas jornadas que ofrecían las famosas tragedias de Sófocles, Esquilo, Eurípides o las comedias de Aristófanes cuyo efecto, en ambos casos, era catártico e iba a tono con el concepto de ocio (Jenkins, 2009).

En su avance diacrónico, el término vuelve al imperio romano; su naturaleza expansiva, no solo en materia territorial sino en cuanto a los bienes que cada ser humano debía acumular, hace que el término ocio (*otium* en latín) sufra una interesante variación. Se deben tomar en cuenta los cambios que se producen, “La organización socioeconómica del Imperio contempla una transformación incipiente frente al surgimiento de pequeños artesanos demandados por las nuevas formas de ocupar el espacio –la urbanización–, si bien la for-

mación socioeconómica sigue teniendo su esencia en el esclavismo” (Gerlero, 2005). En consecuencia, el ocio de los griegos encuentra su contraparte con los romanos en el término *negocio* (*neg-otium*), que etimológicamente significa la negación del ocio, es decir: ocupación, actividad, función, cargo, deber, empresa o asunto que demanda “trabajo”.

Si ahondamos aún más en los campos etimológicos de estas palabras, descubriremos que el término “trabajo” muy relacionado con todas las actividades humanas, proviene del latín *tripalium*, que significaba literalmente ‘tres palos’ y era más bien, un instrumento de tortura formado por tres estacas a las que se ataba al esclavo o al reo (López. A., 2006). Este momento histórico ya desluce la semántica ideal de ocio que se va tergiversando y va perdiendo su original y noble significado para vestirse con un traje oscuro que lucirá hasta el día de hoy. Es importante señalar que en Roma, el ocio es atributo de las grandes masas a quienes los poderosos brindan fiestas y grandes espectáculos, de esta manera este ocio popular se convierte en un arma de “dominación” (Gerlero, 2005).

Después de la caída del Imperio Romano, la poderosa voz de la Iglesia toma partido para desprestigiar semánticamente aún más al término. Así, durante la Edad Media y posteriormente en el siglo XVI, aparece el concepto de ocio-

sidad opuesto moralmente al de "trabajo" que por su lado religioso con tintes capitalistas, "dignifica al hombre" (Gerlero, 2005). La lucha contra la pecaminosa condición del ser humano que debe ser reivindicada a través del trabajo ha comenzado. El trabajo llena los espacios en los que pueden sobrevenir los malos pensamientos, hay que evitar a toda costa los ratos de ocio para evitar caer en manos del pecado. Es innegable que la oportunidad de un encuentro íntimo con lo más prístino y noble de naturaleza huma y su significado profundo han caído en las marismas del olvido.

El ámbito de la Revolución Industrial hace que la concepción del "trabajo" adquiera un alto valor semántico, relacionado íntimamente con la subsistencia del ser humano y del ocio, solo queda una difusa sombra que ha sido reemplazado por el concepto de "tiempo libre" que en el marco de una sociedad capitalista creciente, alude al espacio de descanso necesario, a la recuperación vital que requiere la fuerza de trabajo para seguir produciendo (Elizalde A. 2009). Thompson (1984) citado por Gerlero (2015) lo describe muy bien:

"...la revolución industrial no era una situación consolidada, sino una fase de transición entre dos modos de vida. Hacia el 1700 en Inglaterra

comienza a instalarse el panorama capitalista industrial superponiendo a los patrones de conducta socializados, los esquemas del disciplinamiento en el trabajo, introduciendo en las escuelas la crítica a la moral de la ociosidad y la prédica a favor de la industriocidad. El disciplinamiento y el orden en el trabajo pasó a invadir todos los aspectos de la vida, las relaciones personales, la forma de hablar, los modales, al punto tal que fueron minando la alegría y el humor; "se predicó y se legisló contra las diversiones de los pobres".

Es preciso resaltar que el giro en la significación primigenia de ocio por "tiempo libre" cambia radicalmente la perspectiva, pues en el contexto histórico aludido y de allí en adelante, la función que se atribuye al tiempo libre con relación al consumo (Gerlero, 2015) es determinante en el crecimiento económico del mundo capitalista. Pues,

El consumidor y la economía exigen disponer de un tiempo libre para realizar sus operaciones de consumo [...] Nuevamente se evidencia cómo las particularidades que adquiere el modo de producción en una formación socioeconómica concreta, expresa una dialéctica entre los diversos fenóme-

nos de la vida social y la base material que la sustenta (Kelle y Kovalzon 1985 citados en Gerlero, 2015).

Otro de los factores importantes que revolucionaron el mundo fue la pujante evolución de los mass-media y posteriormente la web 2.0; estos añaden un elemento fundamental que se encargará de alejar cualquier resquicio ideal del ocio, la referencia apunta al consumismo y específicamente, al consumismo de la información y el espectáculo.

..., nos encontramos con un panorama mediático que defiende su pluralidad con decenas de cadenas, con una televisión a la carta y con la difusión de contenidos a través de Internet y las redes sociales. Sin embargo, lo cierto es que los dueños de los medios no son tan plurales y los contenidos emitidos... son repetitivos y anticuados y en muchos casos subyugados por intereses económicos. (Grupo Comunicar, 2017).

Como dato interesante, en el Ecuador, según el INEC, el número de horas que la población dedica su tiempo libre frente al televisor, es un promedio de 9 horas a la semana. (INEC 2012). Los medios de comunicación masiva que en sus inicios se relacionaban con las fun-

ciones sociales de educar, entretener e informar han entrado en la dinámica del consumo, así lo retrata muy bien Hogshead, 2010 citado por Grupo Comunicar 2017, en el módulo II Análisis crítico y producción mediática:

...la información, los programas informativos, también han entrado en la tendencia de entretener al telespectador, buscando, cada vez más, su compromiso a través de las emociones. Y es que hemos pasado de la era de la información a la era de la fascinación (Hogshead, 2010) en la que predomina la estimulación para ganarse la atención del espectador. Todo vale para persuadir y cautivar a los receptores. (s/n)

Desde otra perspectiva, si bien el propósito de este documento no es profundizar la concepción de ocio a partir de diferentes disciplinas, es interesante mirar el concepto desde la psicología social. Se debe mencionar que desde esta ciencia, la primera dimensión del ocio es la libertad. Neulinger manifiesta que la libertad es un estado en el cual, el ser humano hace uso de su capacidad de decisión y de elección, en donde prima su propio criterio. Por tanto, cualquier actividad que se realiza con libertad, sin limitaciones u obligaciones, está relacionada con el ocio. (Peralta, 2012)

Al relacionar la acepción original de ocio con la visión de la psicología social versus la actualidad, donde impera la cultura del mercado, se observan contradicciones propias del modelo económico imperante; en este contexto, se busca relacionar de una manera difusa el ocio y la libertad, pero referidos más bien a una independencia de consumo. Entonces, cabe preguntarse: ¿cómo se concibe la libertad hoy?, ¿qué "libertad" busca el ser humano actual?, ¿acaso la libertad es una cualidad que se puede fraccionar de acuerdo con el interés económico, político, cultural, etc.? En el mundo del capitalismo donde predominan la ideología de la libre empresa, de la propiedad privada, de una economía organizada alrededor de las empresas multinacionales (capital monopolista) y de la economía de mercado regulada (visión keynesiana), se proclama mayor eficiencia, eficacia y "libertad" con regulaciones de los agentes económicos; pero que en lo concreto esa libertad, justicia y el bienestar que se ofrecen, se muestran como un camuflaje de la esclavitud para un sector que participa marginalmente de las ganancias del capital. Esto significa que para quienes tienen ingresos altos y de alguna forma seguridad, está satisfecho el ocio en su máxima expresión, mientras que para el pueblo, un camelo de libertad. (Polanyi como se citó en Harvey 2014). Por tanto, dados los condicionamientos con los que vive la sociedad, es impro-

bable que ella recupere para sí el verdadero alcance del ocio enmarcado en una auténtica libertad. Ya lo menciona Harvey (2014): "es imposible escapar a la unidad contradictoria entre libertad y sometimiento, se defienda la política que se defienda" (p 203).

Dentro de esta misma línea, la psicología social (como lo sugerían los griegos) también concibe el ocio como una forma de privacidad y soledad; de tal manera, que exista una relativa libertad y un diáfano criterio para asumir la influencia de los otros, tomando en cuenta que los pensamientos, percepciones o las historias de los individuos que forman parte de nuestro contexto, terminan influyendo socialmente y muchas veces determinan los grados de motivación por la libertad y la felicidad (Kleiber, Walker, Mannel, 2011). Es por esto que la presencia del ocio abre el espacio necesario para el discernimiento reflexivo frente a una realidad compleja que es reflejo de un desencuentro social que deja desamparado al ser en su parte más humana.

Las sociedades contemporáneas totalmente globalizadas donde el tratamiento del ocio se lo vive desde la perspectiva económica y solo se lo pueden permitir aquellas sociedades que han cubierto sus necesidades básicas, es el resultado de todo un recorrido histórico, semántico y multidisciplinar donde el sentido del ocio se ha visto distor-

sionado. Se debe tomar en cuenta que este contexto es propicio para que surja la idea de la economía de mercado de las necesidades ilimitadas frente a recursos escasos. El término *ocio*, ahora sinónimo de tiempo libre y de tiempo de recreación, se ha convertido en uno de los aspectos importantes para la economía capitalista, ya que existe una estrecha relación entre comercio, entretenimiento, cultura, turismo... Temas que ya no guardan la esencia del ocio inicial, sino que se han convertido en elementos para un ocio mercantil, puesto que en esta sociedad, casi todos los temas interesantes de la vida, lamentablemente, se pueden convertir en mercancía.

En función de lo dicho, en la actualidad, la economía ha segmentado el análisis de la sociedad, teorizando el comportamiento humano a través de la economía del ocio como tal. Este capitalismo industrial se ha venido consolidando y por tanto, ha determinado una concepción de bienestar y felicidad con base en el nivel de consumo de la sociedad. En este sentido, el proceso industrial va perdiendo su participación en pro del área de los servicios, es decir "el crecimiento de la industria del ocio (tomado como tiempo libre y recreación) ha supuesto una parte importante de transición a esta economía postindustrial" (Bell, 1973 citado en Álvarez, 2006). La economía del ocio ahora está posicionándose en la propia lógica de la econo-

mía del mercado y en el devenir del progreso humano, el surgimiento de las grandes urbes y el incesante crecimiento urbanístico de las ciudades lo ha fortalecido, determinando en la mayoría de casos, cómo los ciudadanos destinan su tiempo libre o dicho de otra manera, el tiempo de no trabajo.

Un claro ejemplo es la evolución del concepto de "centro comercial", este ha tenido un crecimiento del 75% en estos últimos 15 años en Quito y sus alrededores datos que se pueden comprobar al revisar la historia de la aparición de los Centros Comerciales en la ciudad de Quito. La característica de estos grandes conglomerados de la industria del entretenimiento además del intercambio mercantil que generan, ofrecen otro tipo de servicios tales como cine, teatro, alimentación, parques temáticos, que se convierten en un imán de atracción para las personas, en donde los ciudadanos compran experiencias... lo que a su vez provoca un crecimiento de las empresas que ofrecen aventura. La ficción se ha apoderado de las mentes de los ciudadanos del planeta (Rifkin J, 2003). Según la consultora datanálisis (citada en el artículo de El Comercio "todos vamos al mall") en su informe de 2009 revela que hombres y mujeres entre 15 y 50 años de edad y de todos los estratos económicos visitan en promedio 4,7 veces al mes un centro comercial de la capital, actualmente la cifra se ha elevado a 8

visitas. Como el objetivo es reinvindicar el ocio creativo, se puede contrastar el dato anterior con el índice de lectura por persona en el país, que es el más bajo en América Latina. 0,5 libros por año lee en promedio cada ecuatoriano, según datos de la UNESCO. Eso quiere decir, que cada habitante lee la mitad de un texto, en el mejor de los casos. (Diario El Telégrafo, 2012).

El turismo es otra de las actividades que mejor puede describir esta economía, actividad que ha tenido un considerable crecimiento en casi todos los países. El ser humano quiere conocer otros lugares del planeta y claro, desde el punto de vista del ocio creativo, se abren muchas posibilidades de aprendizaje, de vivir una verdadera interculturalidad, pero el negocio del turismo también ha mercantilizado estas posibilidades. En el caso del Ecuador, según el Banco Mundial, entre 1995 y 2014, este sector se incrementó en el 253%. El mercado del ocio gana ingentes espacios porque los habitantes del mundo buscan experiencias que les permitan escapar de la cotidianidad, de su trabajo... sin darse cuenta, han caído en la vorágine del paradigma dominante que diluye la idea del ser humano y lo convierte en comprador de aventuras, de felicidad; producto de aquello hoy se ve transitar por la ciudad a cientos de individuos anónimos, aislados, pasivos que han olvidado su verdadero valor,

que caminan perdidos en un mundo de ficción.

Actualmente, la mayoría de las actividades humanas se encuentra bajo el dominio de los tentáculos del capitalismo. El trabajo representa la llave que abre la posibilidad a la recreación y al disfrute del tiempo libre que se resume en visitar centros comerciales, cines, restaurantes, bares, estadios, espectáculos, etc.; que son parte de la cadena de consumo cotidiano externo en un mundo inexorable. La posibilidad de detenerse y mirar interiormente en el propio reflejo aquellas virtudes y debilidades para conocernos, construirnos cada vez como mejores seres humanos y amarnos para poder amar, no tiene cabida en un mundo donde la conciencia casi se ha extraviado, donde las emociones se revelan a través de emoticones. Sin embargo, la puerta del ocio referido al espíritu y a su engrandecimiento sigue abierta y es decisión de cada ciudadano del universo pasar o quedarse afuera.

## Conclusiones

Esta retrospectiva etimológico-diacrónica y económica ha servido para descubrir que "la dignificación del trabajo" junto a la imperiosa necesidad de subsistir, confabularon para que se perdiera el espacio para el ocio. La preocupación por cubrir las necesidades básicas tomó rumbos extremos al de-sear también cubrir aquellas nece-

sidades innecesarias. El mundo del marketing bombardea la vida de los ciudadanos del planeta, el capitalismo, que ha sembrado la lucha por poseer, ha logrado mercantilizar la vida, de manera tan sutil, que la mayoría entra en su juego casi sin notarlo.

Al perderse el verdadero concepto de ocio la esencia del capitalismo cobró fuerza, pues ha convencido a la mayoría de la población mundial que las respuestas más profundas están afuera, en el consumo de bienes o de experiencias, como se ha señalado. El complejo tramado urbanístico coopera también en favor del sistema dominante, (a propósito de este congreso mundial), transitamos por un distrito metropolitano que se automatiza, que se llena de centros comerciales uno más atrayente que el otro, una ciudad llena de luces y de pantallas que invita a habitar en un mundo virtual o en términos de Zygmund Bauman, un mundo líquido, inconsistente, carente de espacios para el ocio creativo, en donde el mismo tiempo libre ha esclavizado al ser humano (Suárez G. 2016).

En la antigua Atenas, la posibilidad de trascendencia a través del autoconocimiento era considerada una parte fundamental en la formación del ser humano. En la sociedad actual, esta concepción difiere puesto que todo modelo de contemplación es considerado como una pérdida de tiempo o de producti-

vidad, por tanto, el tipo de ciudadano producto de este sistema dominante, teme el ocio porque lo enfrenta consigo mismo.

La concepción de ocio en términos de libertad, bajo un sistema económico que condiciona al ser humano, se encuentra limitada y a su vez, se contrapone a lo que significa la libertad en su original expresión, sin categorizarla, sin delimitarla, peor aún, ideologizarla. Por tanto, existe la imperante necesidad de volver a reflexionar para que la sociedad se replantee su estilo de vida y recupere la conciencia sobre su propia existencia.

Para terminar, una de las interesantes respuestas frente al cuestionamiento de la relación entre el ocio y la sociedad actual, resume lo que se ha intentado plantear en este trabajo, es decir volver la mirada al pasado y recuperar no solo en su significado sino de manera vivencial toda la ingente sustancia vital que implica el ocio:

“el ocio debería ser la máxima aspiración del ser humano... ocio para pensar, para contemplar la naturaleza y al ser humano, para aprender con calma las mil maravillas que ofrece la vida, para practicar el arte, un deporte, para estar en contacto con la gente y más con la gente que queremos. No soy de los que cree que la felicidad consiste en tener y

tener, trabajar y trabajar, competir y competir, superar y superar, aplastar y aplastar, demostrar y demostrar, consu-

mir y consumir y al final, morir se sintiendo que la vida fue un ejercicio vacío". (R. Díez, 2016).

## Referencias

- BM (Banco Mundial) (2016), "turismo internacional, número de arribos" [base de datos en línea], <http://datos.bancomundial.org/indicador/ST.INT.ARVL> [fecha de consulta 13 de septiembre de 2016).
- Dare. B., (1991) *Ideals and Reality: Classical Leisure and Historical Change en Leisure and Ethics. Reflections on the Philosophy of Leisure.* Virginia EE UU: Gerald S. Fain Editor.
- Echegaray y Eizaguirre E. (2010). *Diccionario general etimológico de la lengua española*, Volumen 3. Princeton University.
- Elizalde Hevia A. (2009). *Lazer na América Latina/Tiempo libre, ocio y recreación en Latinoamérica.* Belo Horizonte: Editora UFMG págs.
- Gerlero J. (Octubre de 2005). *Diferencias entre ocio, tiempo libre y recreación: Lineamientos preliminares para el estudio de la recreación.* I Congreso departamental de recreación de la orinoquia colombiana. Congreso llevado a cabo en Villavicencio, Meta.
- Grupo Comunicar (2017). *Educación para los nuevos medios: competencia mediática para docentes.* MOOC.
- Harvey D. (2014). *17 Contradicciones y el fin del capitalismo.* Quito: Editora: Instituto de Altos Estudios Nacionales (IAEN).
- Jenkins. I. (2009). *La vida cotidiana en Grecia y Roma.* Madrid: Akal
- Kleiver D, Walker G, Mannel R. (2011) *A Social Psychology of leisure.* Recuperado en: <http://www.sagamorepub.com/files/lookinside/673/so-cpsychleisure-look-insideopt.pdf>
- López. A., 2006. *La antigua y sufrida tortura que dio origen al término 'trabajar'* Blog de Arte y Cultura. Recuperado de: <http://blogs.20minutos.es/yaestaellistoquetodolosabe/tag/el-origen-de-la-palabra-trabajo/>
- López-Pelaez, J. (2009) *Honourable murderers.* Alemania: Peter Lang

Rifkin, J. (2003). Cap. 8: La Nueva cultura del capitalismo (pp. ). Madrid: Paidós

S/n. (Jueves, 26 Abril 2012). Apenas "medio libro" por año leen los ecuatorianos. Diario EL TELÉGRAFO. Recuperado de: <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/cultura/7/apenas-medio-libro-por-ano-leen-los-ecuatorianos>

Peralta. R., (2012). Reseña: The Psychology of leisure. Research approaches to the study of leisure. John Neulinger (1974). Revista Latinoamericana de Recreación, 1(2), 130-135. Recuperado de <http://revistarecreacion.net/volumen-1/indice.php>

Suárez. G. (2016) Bauman: "En el mundo actual todas las ideas de felicidad acaban en una tienda". El mundo. Recuperado de: <http://www.elmundo.es/papel/lideres/2016/11/07/58205c8ae5fdeaed768b45d0.html>

**NÚMERO ANTERIOR**  
**Sociología y Política HOY, Boletín No. 1**  
**"Análisis de los resultados electorales**  
**de marzo de 2019"**

**PRÓXIMO NÚMERO**  
**Sociología y Política HOY, Boletín No. 3**  
**"Análisis del levantamiento**  
**Indígena-Popular de octubre de 2019"**

**Links de consulta Boletín No.1:**

UNIVERSIDAD CENTRAL DEL ECUADOR

<http://repositorio.uce.edu.ec/archivos/privadeneirac/>

Facultad/Sub%20decanato/

Boletin%20Red%20Sociologia%20y%20Pol%C3%83%C2%ADtica.pdf

CLACSO

<https://www.clacso.org/sociologia-y-politica-hoy/>

WEB LINEA DE FUEGO

<https://lalineadefuego.info/2019/07/03/>

sociologia-y-politica-hoy-analisis-y-debate-desde-las-universidades/

Red de Carreras de Sociología y Ciencias Políticas del Ecuador



La publicación del Boletín Sociología y Política HOY No. 2  
se realiza con el auspicio de:



Esta publicación, de distribución gratuita, fue auspiciada por Fundación Rosa Luxemburg con fondos del Ministerio Alemán para la Cooperación Económica y el Desarrollo