

Universidad Andina Simón Bolívar

Sede Ecuador

Área de Letras

Maestría en Estudios de la Cultura

Mención en Artes y Estudios Visuales

Apropiación del espacio público:

Intervenciones escénicas en los buses de transporte urbano de la ciudad de Quito

Hugo Renato Palacios García

Quito-Ecuador

2014



Yo, Hugo Renato Palacios García, autor de la tesis intitulada **Apropiación del espacio público: Intervenciones escénicas en los buses de transporte urbano de la ciudad de Quito**, mediante el presente documento dejo constancia de que la obra es de mi exclusiva autoría y producción, que la he elaborado para cumplir con uno de los requisitos previos para la obtención del título de magíster en la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador.

1. Cedo a la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, durante 36 meses a partir de mi graduación, pudiendo por lo tanto la Universidad, utilizar y usar esta obra por cualquier medio conocido o por conocer, siempre y cuando no se lo haga para obtener beneficio económico. Esta autorización incluye la reproducción total o parcial en los formatos virtual, electrónico, digital, óptico, como usos en red local y en internet.

2. Declaro que en caso de presentarse cualquier reclamación de parte de terceros respecto de los derechos de autor/a de la obra antes referida, yo asumiré toda responsabilidad frente a terceros y a la Universidad.

3. En esta fecha entrego a la Secretaría General, el ejemplar respectivo y sus anexos en formato impreso y digital o electrónico.

Fecha: 05 de junio del 2014

Firma:

Universidad Andina Simón Bolívar

Sede Ecuador

Área de Letras

Maestría en Estudios de la Cultura

Mención en Artes y Estudios Visuales

Apropiación del espacio público:

Intervenciones escénicas en los buses de transporte urbano de la ciudad de Quito

Hugo Renato Palacios García

Tutora: Ph.D. Alicia Ortega

Quito-Ecuador

2014

RESUMEN

El presente trabajo investigativo se concentra en analizar la propuesta escénica de tres grupos artísticos de la capital, quienes pensaron que subirse a un bus era la mejor apuesta contra la rutina y el espacio preciso para dar rienda suelta a la creatividad sin pagar pasaje. Se plantea, entonces, una reflexión acerca de su narrativa y apuesta estética en un espacio privado que usa las vías públicas y en el que se genera varias tensiones, pero que se disipan mientras los actores se bajan por la puerta de atrás.

El presente estudio permite reflexionar sobre el espacio público, el espacio privado, sobre la ciudad y el arte que se apropia -sin permiso- de las calles, esquinas, plazas y parques. Vivir la ciudad, habitar sus lugares, demandan una serie de actos que transgredan la cotidianidad de la gente, con el fin de sacarlos de su confort ciudadano. Vale preguntarse, entonces, ¿cuáles son las alternativas para apropiarse del espacio público y proponer alternativas de socialización que no sean impuestas? El trabajo de estos grupos nos da una pauta por donde transitan las ideas sin el visto bueno de los burócratas de ocasión. El bus rueda en el imaginario de los quiteños como un verdugo al que se lo necesita por obligación. Por lo tanto, esta investigación nos llevará por distintas “paradas” que el chofer que escribe debe respetar: contando, sistematizando y dialogando con autores y artistas que hagan del viaje de ida una aventura reflexiva y placentera. Pasajes a la mano.

Agradecimientos:

A los compañeros de los grupos “Los de a pie teatro”,
“La Muralla” y “LlaktaShunko” por su aporte y compromiso
con las Artes Escénicas y las Artes Literarias.

A los colegas de “La Puerta” por el empujón cotidiano.

A Alicia Ortega, por entender el desorden que
anidaba en mi cabeza, y darme las herramientas
necesarias para abrazarme con esta investigación.

Dedicatoria:

A mi hija Amelia, quien apareció en la vida de este teatrero como una intervenciónescénica en *Colón-Camal*: sin previo aviso y sin pagar pasaje; y a mi esposa María José, por hacer de mis calles su lugar de enunciación.

TABLA DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN.....	8
CAPÍTULO PRIMERO: CAMINANTES DE LA CIUDAD.....	13
1.1 El espacio público está en mis manos, de mis manos ya pasó.....	15
1.2 Quito, la ciudad neurótica que se ama y se odia.....	28
CAPÍTULO SEGUNDO: SIGUIENTE PARADA: EL VIVIR DE LA CALLE.....	45
2.1 La calle, entre el amor y el miedo.....	47
2.2 El bus, esa caja rodante de la cotidianidad.....	57
2.3 Arte urbano: Interpelación de la ciudad normada.....	66
2.4 Buenos días damitas y caballeros.....	75
CAPÍTULO TERCERO: DE LAS TABLAS A LOS BUSES. INTERVENCIONES ESCÉNICAS EN EL TRANSPORTE URBANO DE QUITO.....	81
3.1 Un día cualquiera en un bus cualquiera.....	81
CONCLUSIONES.....	96
BIBLIOGRAFÍA.....	99

INTRODUCCIÓN

Una voz irrumpe en el interior de un bus para contarnos un cuento. Otra voz lanza un poema sin pedir permiso, y sin pagar pasaje. Luego, las voces se juntan para que la imaginación haga cosquillas a los pasajeros. Fueron solo cuatro minutos, pero el acto despertó un sinnúmero de emociones en los oyentes, los arrancó de su cotidianidad, aunque algunos pongan cara de pocos amigos y miren por la ventana o revisen su celular: eso los libra del compromiso de extender “cualquier monedita”. Al final, algunos rostros de sorpresa, quizá no tanto por la intervención, sino porque los muy voluntariosos se bajaron sin cobrar nada.

En la presente investigación analizo el caminar, el subir y bajar de un bus cualquiera, en el que participan tres grupos artísticos: “Los de a pie teatro”, “la Muralla” y “LaktaShunko”, quienes buscan lugares alternativos donde ser escuchados, pues parece ser que en las salas de teatro no les hacían mucho caso. ¡Qué mejor que un bus de transporte urbano!, en donde se conjugan una serie de encuentros y conflictos cotidianos, que van desde el estudiante que se atrasa por culpa del tráfico hasta el “choro” que aprovecha cualquier descuido para hacer de las suyas. Apropiarse de este espacio regentado por privados y que comparte las vías públicas no es tarea fácil, demanda una serie de habilidades escénicas. Para los pasajeros, el bus, no es precisamente un lugar al que se le rinde culto ni se le da las gracias. Al contrario, subirse a una de esas “latas rodantes” de cualquier calle quiteña, a determinadas horas, es prácticamente una pequeña tortura cotidiana. Es por eso que los grupos mencionados seleccionaron el interior de un bus, con el fin de generar nuevas significaciones y “poner el cuerpo” ante un “público” que es sorprendido con poesía, cuentos y tradición oral.

Estas intervenciones performáticas en los buses de la capital, en las que participo activamente, me hizo preguntarme sobre los alcances y límites de la propuesta. Un “no lugar”, así considerado por Marc Augé, convertido en breves minutos como un “lugar”, hizo que surgieran una serie de interrogantes. Quise entender desde la complejidad de la Academia cómo se comprende y se problematiza este tipo de acciones urbanas. Es importante señalar que esta investigación apunta a teorizar sobre un caso específico: las intervenciones escénicas en los buses de transporte urbano de la ciudad de Quito, por parte de tres colectivos de artistas. Se hizo necesario, entonces, tenderme la mano con teóricos que expliquen desde sus concepciones, qué es lo que hacemos y cuáles son sus significados, valoraciones y críticas. A partir de la vivencia en los buses y las intervenciones escénicas, me propuse investigar el espacio público, sus encuentros y fugas, así como la dinámica que se genera en los buses en cuanto al binario público-privado, en un ejercicio de constante interpenetración. Mirarme como un caminante más, un moderno *flâuner*, mirón y lleno de preguntas y acertijos en medio de la multitud. De igual manera, fue necesario adentrarme en las calles de este Quito querendón y lleno de pequeños infiernos, así como indagar en lo que sus esquinas, plazas y parques nos cuentan.

A partir de lo que mis ojos observaban y de la satisfactoria respuesta por parte de la gente que era “asaltada” por estos grupos, me propuse estudiar y enunciar esta práctica artística desde la Academia, con una visión disciplinar y compleja. Más que respuestas, busco problematizar las diversas aristas que este emprendimiento cultural genera. La literatura llevada a los buses conlleva una serie de interrogantes que son necesarias debatirlas a partir de los conceptos de ciudad, espacio público y arte callejero. Me

pregunto ¿cómo se relacionan estas prácticas escénicas, u otras narrativas, en la cotidianidad del espacio público sin ir de la mano de la oficialidad? Por lo tanto, es importante señalar esta propuesta artística como un emprendimiento de gestión cultural en la que se plantean diversas negociaciones para que el proyecto sea permanente. Como artista y gestor cultural, me interesa dilucidar teóricamente las tensiones que se producen en este ejercicio de llevar el teatro a los buses, como un campo expandido en la que intervienen diversas apuestas y estrategias colectivas.

Las concepciones de ciudad, calle, arte, permiten discutir y provocar distintas reflexiones en torno al uso del espacio público. El énfasis de mi maestría es en Artes Visuales, por ello, busco indagar en la forma y en el fondo de estas intervenciones performáticas, su experiencia corporal y la acción física teatral que se despliega en cualquier espacio para llenarlo de significado. De Certeau sostiene la importancia de encontrar procedimientos creativos en la cotidianidad que juegan con los mecanismos de la disciplina. Las intervenciones artísticas en el espacio urbano, como el caso de los grupos estudiados, buscan transgredir los límites de lo dado y generar nuevas lecturas en torno a la ciudad, el espacio público, así como problematizar las tensiones de una estética dentro de un bus, que usa las vías públicas pero que es regentado por privados.

Las formas de indagar y profundizar en esta investigación ha permitido adentrarme en los saberes y conocimientos de quienes hacen de la apropiación de diversos espacios su lugar de enunciación. Busqué un diálogo profundo con quienes irrumpen en la cotidianidad de la urbe y problematizan sus prácticas. El arte que sube a los buses plantea algunas interrogantes, que no culminan con los 25 centavos de pasaje, ni

con el “seguiré para atrasito”. Es sin duda un espacio de investigación, de producción, de diálogo y de confrontación permanente que espera ser apropiado por cuerpos y voces que le cedan el puesto a la creatividad para que no se duerman sentados mientras su parada se perdió en “La Marín”.

En el primer capítulo me acercaré a la ciudad y a quienes hacen de la misma su pan nuestro de todos los días. Apelaré a las interacciones significativas del transeúnte en la medida en que las identidades se dejan leer en las superficies, en “la profundidad de la piel”, como afirma Isaac Joshep. Habitar la ciudad, habitar el espacio en donde se crece, se juega, se ama, se odia, se vive, es una parte fundamental del estudio, pues implica dejar una huella, una marca que se asocia con la memoria y con esa posibilidad de estar juntos en una ciudad que se muestra como amiga pero que también tiene sus sombras.

El segundo capítulo se adentra en las calles de la ciudad y en cómo dialogan con el peatón, con el ciudadano de a pie. La calle como un espacio de encuentro entre comunes, muchas de las veces se cruza con propuestas artísticas que generan un paréntesis gratificante en la cotidianidad de las personas, al involucrarlas en una práctica que, de alguna manera, resignifica su pensar y su sentir, generando un debate que plantea nuevas lecturas sobre la modernidad y lo urbano. En este camino se cruza el arte que se adueña de la calle, de las paredes, de los buses. Prácticas que buscan cuestionar la monotonía de la ciudad.

“Los de a pie teatro”, “La Muralla” y “LlaktaShunko” son los tres colectivos estudiados en el tercer capítulo, quienes hacen de los buses su lugar de enunciación. En este trabajo investigativo buscaré un diálogo entre varias disciplinas que problematicen

las apuestas diversas de lo teatral, la vida cotidiana, el espacio público y privado, y que explique cómo determinadas prácticas escénicas se apropian de los mismos para generar nuevos sentires.

En el campo metodológico incorporo en este proceso de investigación mi vivencia, pues soy partícipe activo de estas intervenciones en el transporte público que buscan implantar nuevos espacios lúdicos de creación, de crítica y de propuestas alternativas. De esta forma, busco un encuentro entre la teoría y la práctica, que se den la mano y puedan caminar juntas, aunque las tensiones sean permanentes.

Capítulo I

CAMINANTES DE LA CIUDAD

En este primer capítulo, abordaré el tema del espacio público desde una visión de ciudad. Quito, capital del Ecuador, calificada de ángel y demonio, alabada en canciones y en propaganda turística, es el escenario para debatir sobre cómo se tejen las relaciones sociales en el espacio público, sus complejidades y las formas de resistir a los embates privatizadores. Se pretende un análisis de los denominados “lugares” y “no lugares”, según la nomenclatura propuesta por Marc Augé, y cómo éstos adquieren una significación importante, en función de los colectivos humanos que los usan y de los espacios en los que ellos se relacionan. Cada pedazo de calle, de vereda, de espacio verde nos cuenta una y mil historias; ahí se han dibujado huellas que están impregnadas de memoria, en las que el amor, el dolor, la vida y la muerte se han conjugado para certificar que el ser humano está hecho de momentos, de historias individuales y colectivas, de acontecimientos fortuitos, de los cuales han sido testigos silenciosos los muros, las calles, las paredes, las esquinas, los chaquiñanes, los parques y hasta los buses de transporte urbano. Isaac Joseph será otro de los conductores de este camino con su trabajo teórico sobre el transeúnte y el espacio urbano. El caminante de esta ciudad debe enfrentarse a las delicias y a los peligros de ser y estar fuera de casa, a personas que no conoce; sin embargo, Joseph señala que entre personas que no se hablan o que no están juntas hay interacciones muy significativas: “El transeúnte es sensible al diálogo cara a cara, lee los

rostros, toma posesión de la calle por la mirada”.¹ El peatón teje entramados de comunicación y sentido con el entorno y sus semejantes, visualiza y se confunde con el paisaje urbano para desplazarse por donde sus pies le lleven y hasta donde el entorno se lo permitan.

Los espacios públicos están llenos de historias, de momentos, de apropiaciones, de recuerdos. Quizá el recuerdo, asociado a un espacio determinado genere una cantidad rica en sentidos. El filósofo Gastón Bachelard, citado por la académica y crítica ecuatoriana Alicia Ortega, señala que los recuerdos están localizados, puesto que “el espacio conserva tiempo comprimido”. Así, sobre el mapa de una ciudad se distribuyen diversas cartografías según la relación que cada habitante, o cada “tribu urbana”, mantiene con respecto al espacio vivido. Este espacio puede ser un lugar de encuentro permanente o de una caricia efímera. En este contexto, Ortega sostiene que, por ejemplo, los amantes buscan lugares de clandestinidad, rincones de la ciudad que les permitan ser desobedientes por minutos u horas; es decir, si la moral no permite, la ciudad tiene múltiples opciones: “La calle es la vitrina de los jóvenes y el parque punto de encuentro de viejos o niños. De esta manera, es posible hablar de mapas afectivos que se configuran en la interacción del habitante con el espacio. El espacio habitado deviene, así, referente de la identidad, de pertenencia, de sentido”.²

¹Isaac Joseph, *El transeúnte urbano*. Barcelona, Gedisa, 1998, p. 36.

² Alicia Ortega, comp., *Te cuento Quito*, Antología, Quito, Editorial El Conejo, 2013, p. 11.

1.1 El espacio público está en mis manos, de mis manos ya pasó.

*Practicar el espacio es repetir la experiencia
alegre y silenciosa de la infancia; es,
en el lugar, ser otro y pasar al otro.*
Michel de Certeau

En los últimos años, el tratamiento del espacio público ha sido tema de interés cuando se habla de lo urbano. Análisis, debates y reflexiones están a la luz del día, en respuesta a las propuestas municipales de administración de la ciudad.³ Una ciudad que se precie de ser moderna requiere adecuar sus espacios a las necesidades cambiantes del mundo y a lo que los grandes capitales inmobiliarios anhelan. Casas, calles, plazas, centros urbanos, etc., son adecuados o transformados de acuerdo a las necesidades de la ciudad, o a lo que los administradores de turno piensan que la ciudad requiere. La cotidianidad de la gente busca adaptarse a esa anatomía urbana impuesta, en algunos casos; en otros, la desobediencia es la norma, tal es el caso de muchos puentes peatonales que sólo están presentes como un inmenso adorno de la ciudad sin ninguna utilidad. Los peatones prefieren ahorrar tiempo, el riesgo es parte del día a día. Puede ser que las calles, plazas,

³ La actual administración de Mauricio Rodas, elegido Alcalde de Quito el 23 de febrero del 2014, pretende impulsar un nuevo entorno de fomento al desarrollo productivo y la competitividad en la ciudad, así como la simplificación de permisos municipales. Cree que es básico mostrar un rostro amable desde el Municipio hacia el ciudadano, dejar atrás una visión de persecución, de castigo (diario *El Universo*, 11 de mayo del 2014). Mientras que el ex Alcalde, Augusto Barrera, planteaba que no se puede someter a las ciudades a las dinámicas de mercado, sino más bien recuperar la acción colectiva para tener un espacio público robusto y ordenado, en contraposición al modelo de las ciudades latinoamericanas que es depredador (porque la ciudad termina siendo una mancha que crece y crece, y que a largo plazo demanda muy altos costos para dotación de servicios) Quiere un modelo de ciudad relativamente densificada, con perímetros urbanos claros y que debe ser pluricéntrico, con espacios de igualdad que cuenten con todos los equipamientos de salud, educación, seguridad, justicia y comercio, espacios culturales, plazas de encuentro bulevares y todos los servicios básicos (periódico *El Quiteño*, 24 de octubre del 2014). Sin embargo de aquello, la administración de Barrera no era muy amiga de los artistas callejeros que se tomaban alguna Plaza. Los permisos para ocupar el espacio público –con todo el trámite burocrático que ello implica- era el pan de todos los días.

mercados, parques, etc., impregnen una estética muchas de las veces aceptada por la gente; sin embargo, las relaciones que se construyen en esos espacios y la utilización que se hace de ellos está en permanente tensión.

El espacio que usamos a diario y que es parte del paisaje cotidiano no es más que un sitio de paso para la gran mayoría de personas. Muy difícilmente uno se apropia de esos espacios para algún tipo de proceso creativo o para una interrelación con los demás que pase del “buenos días”. El proceso acelerado del mundo contemporáneo obliga a repensar las relaciones entre los ciudadanos y su contexto inmediato. En ese sentido se ha escrito una serie de reflexiones, tanto desde el ámbito comunicacional, sociológico y antropológico. La alteridad aparece como un tema que debe ser problematizado metódicamente y puesto en cualquier vereda para la reflexión. El antropólogo francés Marc Augé plantea que, debido a la transformación acelerada del mundo contemporáneo, a la que él llama “sobremodernidad”, -cuya modalidad esencial es el exceso-, las relaciones humanas han sufrido cambios importantes. Augé sostiene que es necesario estudiarla desde tres aristas fundamentales: el tiempo, el espacio y el individuo.⁴

Es importante detenerse en el concepto de espacio que se expresa, según el autor, en los cambios en escala, en la multiplicación de las referencias imaginadas e imaginarias, y en la espectacular aceleración de los medios de transporte, que conduce concretamente a modificaciones físicas considerables: concentraciones urbanas, traslados de poblaciones y multiplicación de lo que Augé denomina “no lugares”, por oposición al “lugar

⁴ Marc Augé, *Los no lugares. Espacios del anonimato, Una antropología de la sobremodernidad*, Barcelona, Gedisa, 2008, p.37.

antropológico”(M. Augé, 2008: 40). Los “no lugares” se asocian a la circulación acelerada de personas, medios de transporte, grandes centros comerciales, etc.; es decir, lugares de tránsito rápido, circunstanciales. El filósofo francés Michel de Certeau sugiere, en cambio, que existen procedimientos de la creatividad cotidiana que son necesarios tomar en cuenta. Analiza cómo una sociedad no se reduce a la cuadrícula de la “vigilancia”, y que más bien habría que estudiar cuáles son los procedimientos populares minúsculos y cotidianos que juegan con los mecanismos de la disciplina: “[...] en fin, qué maneras de hacer forman la contrapartida, del lado de los consumidores (o ¿dominados?), de los procedimientos mudos que organizan el orden sociopolítico”.⁵

Situarse en el espacio público de una ciudad capital es enfrentarse a una relación de amor y odio. Son ciudades que acogen pero también excluyen, que permiten a la vez que prohíben. El espacio público, debido a políticas privatizadoras, ha dejado de ser un lugar de encuentro permanente para convertirse en islas selectivas, en encuentros furtivos y normados, en un “no lugar”. Sin embargo, los habitantes de cualquier ciudad se dan modos de tenderse la mano, saludarse e irrumpir en espacios que suelen estar normados. Los caminantes complejizan lo establecido, generan tensiones con la autoridad y su visión del orden ciudadano. Ante las prohibiciones con leyenda de letra grande, el caminante practica pequeñas transgresiones y formas de encuentro con sus semejantes, momentos que alivianan la censura; o dicho de otra manera, las mil prácticas a través de las cuales los usuarios se reapropian del espacio organizado por los técnicos de la producción sociocultural (M. de Certeau, 1996: 44). Quito es una ciudad invadida por el

⁵ Michel de Certeau, *La invención de lo cotidiano I, Artes de hacer*, México, Universidad Iberoamericana, 1996, p. 44.

miedo, quizás como todas las ciudades latinoamericanas, unas veces justificado y otras amplificado por los medios de comunicación, acostumbrados a hacer de las malas noticias una constante. La frase “tendrás cuidado cuando vayas por ahí” se ha convertido en una especie de muletilla que obliga a sospechar de quien no parezca “civilizado”. El exceso al que hace alusión Augé está presente en cualquier ciudad que se jacte de estar subida en el tren del progreso. Entonces, la “sobremodernidad” conlleva una multiplicación y una aceleración de los factores constitutivos de la modernidad. Augé dirá que es signo de una lógica del exceso: exceso de información, exceso de imágenes y exceso de individualismo, que está vinculado a los otros dos.

La socióloga norteamericana Sharon Zukin, citada por Zygmunt Bauman, señala que el peligro más tangible que corroe lo que denomina “la cultura pública” es “la política del miedo cotidiano”. Zukin plantea que el perturbador espectro de las “calles inseguras” aleja a la gente de los lugares públicos y le impide procurarse las artes y oficios necesarios para compartir la vida pública⁶. Sin embargo, cuando desde las autoridades municipales o similares, se ha procurado calles y espacios más seguros, la lógica del ornato y de la vigilancia extrema ha hecho que estos lugares transitados se conviertan en meros lugares de tránsito. Mucha gente, sobre todo quienes viven marginalmente, ha sido expulsada y obligada a vivir en la sombras. La política y la demanda ciudadana han generado formas de desplazamiento y ocultamiento de quienes no son aceptados por su condición. En resumen, se han convertido en sitios más seguros, tal vez, pero menos libres (Z. Bauman, 2002: 102). El hecho de sentirse observado por cámaras y guardias de seguridad

⁶ Sharon Zukin, citado por Zygmunt Bauman. “Espacio/Tiempo”, en *Modernidad Líquida*, México, Fondo de Cultura Económica, 2002, p. 102.

privados genera en los individuos una sensación de desconfianza y de frialdad ante el otro: las miradas no llegan a intercambiarse, cuando los ojos desempeñan una función sociológica fundamental. El filósofo y sociólogo alemán Georg Simmel afirma que el enlace y la acción recíproca de los individuos que se miran mutuamente desempeñan una función sociológica particular: "...la vivísima acción recíproca en que entran los hombres al mirarse cara a cara, no cristaliza en productos objetivos de ningún género; [...] Y esta relación es tan fuerte y sutil, que solo se verifica por el camino más corto, por la línea recta que va de ojos a ojos".⁷ Simmel añade que la más mínima desviación y el más ligero apartamiento de la mirada destruye por completo la peculiaridad del lazo que crea. Caminar por el Malecón de Guayaquil quizá sea un claro ejemplo. La concepción urbanística de sus administraciones socialcristianas ha hecho que centenas de gente vayan y vengan por este lugar "sobrevigilado", pero sin cruzarse las miradas.⁸ Los administradores de Guayaquil, al parecer, sueñan con una réplica de Miami o un "Miamiguayce".

El espacio público, sobre todo en el Centro Histórico de Quito, es visto por muchos como un lugar en donde se permite conversar, comerse un mote con ají o beberse un jugo de naranja, tomarse una foto, pero en el que está prohibido hacerse los grafiteros y ser demasiado expresivos con sus parejas. "La decencia" está por encima de cualquier

⁷ Georg Simmel, "El espacio y la sociedad", en *Sociología. Estudios sobre las formas de socialización*, V. II, Biblioteca de la *Revista de Occidente*, Madrid, 1977, p. 677.

⁸ El Malecón 2000 de la ciudad de Guayaquil ha sido un ejemplo clarísimo de cómo el poder y el conservadurismo han dictado normas de disciplinamiento en la ciudadanía en sus procesos de regeneración urbana. Es un sitio en que está prohibido entrar con el torso desnudo, en el que las parejas no pueden besarse y que tiene guardias y cámaras de seguridad que controlan todo lo que el ciudadano haga o deje de hacer. Un espacio limpio, ordenado, bonito, para que propios y extraños se enorgullezcan, más allá de las prohibiciones. En el Centro Histórico de Quito, la exclusión es la norma. Los niños lustrabotas no pueden permanecer mucho tiempo en la Plaza Grande y, por supuesto, las trabajadoras sexuales tiene prohibido pisar ese *sacro santo* lugar.

emoción. Ocupar un espacio significa volverse insignificante, deletrear en calladito “un ratito nomás”. Sin embargo, los habitantes de la ciudad se dan modos de estar presentes, como los jubilados que han hecho de la Plaza Grande su lugar de enunciación y de memoria, y de cientos de personas que se dan cita para protestar frente al Palacio Municipal o de Carondelet. La Plaza Grande invita al turismo a servirse de nuestra historia, pero esconde la pobreza, hace de los niños lustrabotas unos apestados a los que hay que sacarlos en pro de la estética capitalina. A las prostitutas se las arrincona a esquinas menos visibles, pero ellas resisten más que nadie a ser expulsadas. El Centro Histórico tiene un encanto especial en la noche, en su iluminación, en la seguridad que se le brinda a los turistas, sobre todo cuando no aparecen los “indeseables”.

En otros espacios públicos de la capital, dígame plazas, calles o parques, cada quien se dedica a lo suyo, con esporádicas interacciones. El sociólogo egipcio Isaac Joseph, observa que hay caminantes que se enmascaran con una sonrisa de cortesía pero no son parte activa del espacio que ocupan, no sociabilizan, no hacen uso humano de él. Reunirse, debatir, movilizarse no están dentro de las prioridades: el espacio público está irremediablemente truncado. No es un espacio pasional, es un espacio de sonámbulos (I Joseph, 1998: 15). Pero así también, más allá de los efectos negativos de la modernidad y de las críticas que se le puedan hacer, existen pequeños encuentros destinados a la charla, al beso furtivo, a los plantones frente a los símbolos del poder y a la risa festiva que generan los teatreros callejeros. Isaac Joseph cuestiona ese andar sin caminar, ese saludar cargado de frío y parece preguntarse si la modernidad ha trastocado el sentido común. Y aunque la comunicación interpersonal ha sido desvalorizada y encumbrada al altar de la

sospecha, Joseph es enfático cuando sostiene que “la gran ciudad no es el escenario de una pérdida irremediable del sentido. Es un medio en el que las identidades se dejan leer en la superficie, en el que ‘lo más profundo es la piel’” (I. Joseph,1998: 48).

El hecho de sentarse en una banca de una plaza, de pasear por un parque, de comer en un mercado, de subirse a un bus, plantea siempre un encuentro, deseado o no. Ponerse serio ante la mirada de decenas de ojos es la norma. Uno busca pasar desapercibido y llegar pronto a su lugar de destino, lo que implica enmascararse, ser otro, saludar, si es el caso de una manera “educada, atenta y cordial”, y pasar de largo. De alguna forma, el individuo se mimetiza ante la generalidad de normas y busca, inconscientemente, ser como el otro, no pasar esa frontera impuesta desde los hacedores de la moral y las buenas costumbres. Vale pensar en los alcances del concepto que el sociólogo estadounidense Richard Sennett, también citado por Bauman, llamó “civilidad”, que se explica como la actividad que protege mutuamente a las personas y que no obstante les permite disfrutar de su mutua compañía: “Usar una máscara es la esencia de la civilidad. Las máscaras permiten una sociabilidad pura, ajena a las circunstancias del poder, el malestar y los sentimientos privados de todos los que las llevan. El propósito de la civilidad es proteger a los demás de la carga de uno mismo” (Z. Bauman, 2002: 103).

Esa civilidad permea a los diversos individuos, que por una u otra razón se ven en la necesidad de ocupar un espacio público. La escena colectiva que se asemeja a una farsa bien podría llamarse la “teatralización de un colectivo en soledad”. Decenas o cientos de máscaras jugando a ser seres de buenos hábitos, actores que cumplen su papel de extras sin ningún contratiempo, recitando los textos de memoria y gesticulando de acuerdo a la

necesidad. Sin embargo, Bauman piensa que la civilidad debe ser una característica del entorno social. Añade que el entorno debe ser civil para que sus habitantes puedan aprender las difíciles destrezas de la civilidad.

Usar una máscara, a decir de Bauman, es la esencia de la civilidad. Las máscaras permiten una sociabilidad pura, ajena a las circunstancias del poder, el malestar y los sentimientos privados de todos los que las llevan: “El propósito de la civilidad es proteger a los demás de la carga de uno mismo”. Ello implica un paradójico deseo de quedarse solo, aunque esa soledad lo pueda entristecer. Dejar solos a los demás y seguir un camino sin regresar a ver, llenarse de un presente melancólico en nombre de la “civilidad”.

Ubicarse en un espacio es ser parte de él, aceptar los desafíos que el entorno le ofrece. Actuar es un primer paso hacia la comunicación tan esperada. Pero la escena queda huérfana sino se produce un segundo paso, que cada día es más esquivo: interactuar. La experiencia dice que los distintos “ocupantes” del espacio son un río de extraños con infinitas ganas de zambullirse al fondo del mar, pero que la disciplina impuesta y el recato que norman ciertos espacios, obliga a una ligera remojada con toalla puesta para secarse pronto la osadía. La interacción comprende un mojarse completo, un entregarse al placer del “tú preguntas y yo respondo con la mano abierta”. Lamentablemente, ese ejercicio comunicativo ha sido reemplazado por un simulacro de encuentro colectivo. Un lugar en donde nadie te mira, nadie te escucha, pero que te hace creer que eres importante: los shoppings. Lugares de fundamentalismo consumista que se han convertido en los nuevos templos de comunión. La gente se comió el cuento de que son el lugar seguro y libre por excelencia, el nuevo templo de la modernidad, donde es

posible encontrarse con ríos de gente a la que nunca se le dirá ni un buenos días, multitudes invisibles, masas llenas con ganas de consumir y llenas también de soledad. La periodista y escritora argentina Beatriz Sarlo plantea, en *Escenas de la vida posmoderna*, que el shopping es un artefacto perfectamente adecuado a la hipótesis del nomadismo contemporáneo:

Cualquiera que haya usado alguna vez un shopping puede usar otro, en una ciudad diferente y extraña de la que ni siquiera conozca la lengua o las costumbres. Las masas temporariamente nómadas que se mueven según los flujos del turismo, encuentran en el shopping la dulzura del hogar donde se borran los contratiempos de la diferencia y del malentendido.⁹

Estos nuevos templos de la modernidad son un simulacro enajenante de los espacios públicos *per sé*. Sin embargo, por la forma en que han sido diseñados llevan almas por millones a participar del rito moderno de consumir. ¿Lugar de encuentro? Posiblemente. Pero un encuentro cargado de sonambulismo, gente que debe comportarse a la altura de los demás; caso contrario, cámaras, guardias y la mirada de reproche de la inmensa mayoría, harán que uno termine por sentirse culpable. Los dedos señalándolo lo harán creer que su comportamiento está fuera de lugar. Si alguien se sentó en el piso, “las gentes de bien consumir” le señalarán con la mirada de reproche que las bancas son para eso, que hay que ser un poco civilizados.

El shopping produce una cultura extraterritorial de la que nadie puede sentirse excluido, sostiene Sarlo. Incluso quienes menos consumen se manejan perfectamente en el shopping e inventan algunos usos no previstos, que la máquina tolera en la medida en que no dilapidan las energías que el shopping administra. Pero si la lógica actual va por ese camino, ¿cuáles son las alternativas para apropiarse del espacio público y proponer

⁹ Beatriz Sarlo, *Escenas de la vida posmoderna*, Buenos Aires, Ariel, 1994, p. 73.

alternativas de socialización que no sean impuestas? Quizás la respuesta esté en el Arte y en su función interpeladora. Es aquí en donde las intervenciones urbanas cobran sentido, no solo como una forma de oponerse y resistir a la embestida del mercado, sino como una propuesta alternativa a las políticas urbanas de los diversos municipios. En el marco de esta reflexión, la crítica y ensayista chilena Nelly Richard plantea un Arte como herramienta política y social que intenta comunicar un mensaje a favor de los pobres y marginados del sistema. Richard hace un análisis sobre el arte y la ciudad. Piensa que el arte puede usarse como un disparador de desobediencia y de resignificación creativa; es decir, se trataría de estimular a los artistas para que sus prácticas generen un sentido contestatario en el espacio público, propicien gestos itinerantes y dispersión del contradiálogo: "que móvil se corre y recorre todos los engranajes sociales, sin dejarse nunca territorializar por la captura del significado fijo."¹⁰ Richard sugiere que el arte es el encargado de construir nuevas formas de habitar la ciudad, de reconstruir el imaginario ciudadano con propuestas que resignifiquen contenidos y espacios, que hagan de las paredes, asfalto y aceras, su material de trabajo y su lugar de enunciación. Las calles y demás sitios públicos invadidos de arte como una relectura del pasado y una impugnación del presente.

¿Se puede pensar nostálgicamente todavía en una ciudad del pasado sin que las huellas avasallantes de lo moderno la hayan alterado? Jesús Martín-Barbero sostiene que pensar de esa manera, en una ciudad sin caos, sin deterioro:

¹⁰ Nelly Richard, "Intervenciones urbanas: Arte, Ciudad y Política" en Rosana Requillo y Marcial Godoy, Editores, *Ciudades translocales: espacios, flujo, representación. Perspectivas desde las Américas*, México, Editorial Iteso A.C., 2005.

no sólo es escapar por una gatera metafísica a los desafíos de la historia sino impedirnos asumir activamente los *materiales* de los que está hecha –y con los que construir- la ciudad de hoy: sus territorialidades y su desterritorialización, sus miedos y sus narrativas, sus juegos y sus caos, sus trayectos a pie y en bus, sus centros y sus marginalidades, sus tiempos y sus calendarios.¹¹

De la misma manera que no se puede pasar por alto sin cuestionar este y otros fenómenos con relación a lo urbano y el espacio público, quedarse en la lamentación de lo que fue nos paraliza. Por lo tanto, buscar nuevas formas de construir lo público, los espacios que le corresponden por derecho a la ciudadanía es tarea fundamental de quienes piensan la ciudad del ayer y la de hoy. A decir de Martín Barbero, hay que entender la modernización como tensión entre memorias étnicas y memorias universales. Es necesario, por lo tanto, entender determinadas prácticas de la gente común, a partir de sus sentires y de su experiencia. Posiblemente esa capacidad que tiene la gente de a pie para adaptarse a los cambios impuestos y resignificar los hechos sea más trascendente que lamentarse por lo que fue y por lo que nos negamos a aceptar por tratarse de una imposición que, aparentemente, deshumaniza las relaciones. Porque -añade Martín Barbero- la figura de la ciudad tiene menos que ver con la alta regularidad de los modelos expertos del edificar que con el mosaico artesanal del habitar: Y ello nos descubre que la geografía de las identidades remite tanto a las figuras que demarcan las calles y las plazas, como a las *fisuras* que introduce el desorden de las experiencias y los relatos (M. Barbero, 2003: 275). Se hace necesario, entonces, no solo pensar la ciudad, sino comprenderla desde el acto de sus transformaciones.

Más importante que estudiar los cambios arquitectónicos y su nuevo mapa urbano, es comprender cómo viven, juegan, sueñan, sienten, odian, etc., esas personas que hacen uso del espacio público. ¿Cómo son ahora esas relaciones complejas, superficiales, diversas, al encontrarse en un shopping? Los grandes centros comerciales presentan una paradoja digna de

¹¹ Jesús Martín-Barbero, “Transformaciones de la experiencia urbana”, en *Oficio de cartógrafo, Travesías latinoamericanas en la cultura*, Santiago de Chile, Fondo de Cultura Económica, 2003, p. 274.

ser analizada. Es un gran espacio privado en el que se convocan para el consumo aquellos que ven solo de pasada el espacio público. Martín Barbero plantea que lo importante es comprender los “nuevos modos de estar juntos” desde donde los ciudadanos experimentan la heterogénea trama sociocultural de la ciudad, la enorme diversidad de estilos de vivir, de modos de habitar, de estructuras del sentir y del narrar. (M. Barbero, 2003: 276).

Ahora, el solo hecho de estar juntos, más sus modos de habitar y sentir la ciudad no son una garantía de que los ciudadanos resignifiquen el espacio en el que habitan. Algo más habría que añadir para que se genere un proceso activo, puesto que es en el ámbito de lo urbano donde se visualizan los mayores impactos en cuanto a la irrupción del espacio público. Fernando Viviescas M., urbanista y arquitecto colombiano, sostiene que cada día aumenta la cantidad y la intensidad de la participación de la ciudadanía en la reflexión, “discusión y definiciones tanto de los elementos que componen la cotidianidad del devenir de la ciudad como, y muy especialmente, de los caminos que se les pretende trazar a nuestros centros urbanos hacia el futuro”.¹² Viviescas añade que es en el ámbito colectivo donde se han construido ciudades, a las cuales no es que les falte espacio público sino que han sido edificadas, ocupadas, reglamentadas y administradas sin que la concepción del espacio para la expresión, la creatividad, la recreación y el ocio haga parte de los presupuestos y componentes de su entidad ciudadana.

Determinados espacios públicos en el Ecuador -como seguramente en la mayoría de las urbes contemporáneas- han sido construidos solo como una manera de llenar el espacio vacío y de adornar el barrio o la ciudadela. Se instalan juegos para niños, unas cuantas bancas, dos aros de básquet, y sean felices. Pero los mecanismos para su uso e interacción han quedado de lado. El participar colectivo de un espacio requiere de otras políticas que deben ser construidas conjuntamente con la colectividad, quienes serán los beneficiarios directos de tal medida. En ese

¹² Fernando Viviescas, “La calle, lo ajeno, lo público y lo imaginado”, en *Espacio Público Imaginación y planeación urbana*, Bogotá, Documentos Barrio Taller (Serie Ciudad y Hábitat), 1997, p. 7.

sentido, el hecho es fundamentalmente político. Sin embargo, los hechos y prácticas individuales generan también formas de apropiación y de ruptura. Isaac Joseph sostiene que el espacio público tiene necesidad no sólo de la pluralidad de las diferencias, sino también de su enmarañamiento, de los efectos de movilización o de sobrecarga, y de inmovilización que aquellas diferencias provocan. En suma, la filosofía de la alteridad no basta para esta tarea.

Parece ser que entre las autoridades y en los planificadores urbanistas prevalece cierta insensibilidad, lo que Viviescas llama "simplismo espacial". Esta es una de las causas por las que la ciudadanía está impedida de comprender las relaciones y la significación del espacio público como continente de expresión, de arquitectura, urbanismo, arte, memoria, fiesta, juego y comunicación (F. Viviescas, 1997: 7). El diseño del espacio público ha conseguido modificar muchos ámbitos de las ciudades. Muchos se ven beneficiados de aquello, otros se sienten perjudicados. De alguna manera, la historia de las ciudades es la historia de sus espacios públicos, donde la gente se encuentra, camina, se relaja y se estresa. Un espacio donde las diversas heterogeneidades confluyen y en donde se genera una serie de conflictos. El espacio público es simbólico, político, lúdico, físico y censor. En los últimos años el espacio público ha sido presa de la sumisión al mercado, lo que ha beneficiado a los grandes centros comerciales en detrimento de la colectividad y sus prácticas. Sin embargo, existen voces y acciones que hacen de estos lugares territorios en disputa. Y como sostiene el pensador catalán Jordi Borja, el espacio público es el lugar del intercambio por excelencia y también donde más se manifiesta la crisis de la ciudad. Pero también donde aparecen las respuestas positivas.¹³

¹³ Jordi Borja y Zaida Muxi, *El espacio público, ciudad y ciudadanía*, Barcelona, Siglo XXI Editores, 2000, p. 17.

1.2 Quito, la ciudad neurótica que se ama y se odia.

*Érase una ciudad en que los hijos con automóvil
rodaban por las calles, en donde habían
muerto atropellados sus padres y abuelos.*

Hugo Palacios

Lo urbano es hoy en día la síntesis entre el cielo y el infierno. Es presente y pasado con ansias de ser cada vez más futuro. Lo urbano nos acerca a conservar y a desechar; es el invitado de honor de la modernidad y quien decide qué tradiciones se quedan y cuáles se van. Es caos, es orden y progreso, es memoria, fragilidad. Es historia de peleas y conciliaciones, es el rostro maquillado de la civilización que obliga a aceptar héroes prestados o propios, nombres de calles de conquistadores europeos y estatuas de *¿quién tan será?* Cuando el común de los mortales escucha la palabra urbano una campanita del buen comportamiento lo azuca y lo condiciona. Urbanidad y buenas costumbres van de la mano en cualquier hogar “decente” que se respete. Sin embargo, lo urbano tiene sus escondijos, sus esquinas clandestinas y sus “malas costumbres”, que -paradójicamente-, brotan con su origen. Todo este rollo con el afán de inmiscuirnos en la carne y hueso de Quito, la capital de los ecuatorianos.

Para estudiar una ciudad como Quito y sus manifestaciones culturales es necesario repasar parte de la historia urbana. Tener una noción de cómo ha ido creciendo la misma y la forma en que sus habitantes se han ido apropiando de sus diversos espacios o cómo han sido desplazados gracias al “progreso” que no se lleva tan bien con lo que huele a pobreza. No se pretende hacer un recorrido desde su génesis, más bien, situar a Quito, ese monstruo lleno de montañas y quebradas, en el contexto del espacio urbano, de las

situaciones, experiencias, formas de vida y de las prácticas que sus habitantes han logrado desarrollar. Esta ciudad enclavada en medio de las montañas ha sufrido una serie de modificaciones físicas que han logrado, de alguna manera, modificar el comportamiento y la psicología de quienes habitan en ella. Edificios, autopistas, centros comerciales, congestiones, etc., han hecho de Quito un lugar al que se quiere, se teme y se odia. A decir de la crítica y académica ecuatoriana Alicia Ortega, la partición de la ciudad entre el norte y el sur ha sido recreada en el imaginario literario quiteño bajo la imagen de una herida, de un desmembramiento que ha colocado a la ciudad de espaldas a ella misma; de espaldas a su propia historia (A. Ortega, 2012: 22).

La ciudad es -teatralmente hablando- un escenario en donde convergen distintos actores que deben representar un papel, sea el de un buen ciudadano, el de un obrero a tiempo completo, el de oficinista con peinado en la derecha, el de un intelectual que se sabe la letra del mismo autor en todos los idiomas, el de una estudiante que siempre saca 9.50 y el de miles de extras que deambulan por ese escenario lleno de luces, de objetos y de efectos de sonido por doquier. Pero también confluyen esos seres que hacen posible un Quito diferente, inclusivo y recíproco, que están ubicados en cualquier esquina y en cualquier hora. Ese escenario quiteño es explorado constantemente, buscando afirmarse en el presente y de alguna manera escudriñando el pasado, haciendo memoria de imágenes, de sonidos, de palabras, de rostros ausentes. Existen jóvenes que encuentran en cada rostro algo nuevo que descifrar, pero, a decir de Ítalo Calvino, en su obra *Las ciudades invisibles*: "uno llega a un momento de la vida en que la gente que ha conocido

son más los muertos que los vivos [...], en todas las caras nuevas que encuentra, imprime los viejos calcos, para cada una encuentra la máscara que más se adapta”.¹⁴

Entonces Quito no es solamente un escenario urbano, sino básicamente un escenario de comunicación, donde los pensares, los sentires, las representaciones y las simbologías se entrecruzan para generar una producción de sentido. En esta ciudad también tienen cabida procesos de socialización, de exclusión, de discriminación. Michel de Certeau, en *La Invención de lo Cotidiano*, sostiene que la ciudad es un entramado de significados, en la que convergen dos tipos de miradas: un discurso utópico y un discurso urbanístico. Existe, afirma De Certeau, una doble relación entre las prácticas espaciales y las prácticas significantes: éstas a su vez definen lo *creíble*, lo *memorable* y lo *primitivo*. Estos dispositivos simbólicos organizan el discurso de la ciudad. (M. De Certeau, 1996: 7).

Es importante, entonces, acercarnos a la relación actores-espacio, “en términos de la percepción subjetiva que los actores tienen del espacio y cómo interactúan con él”.¹⁵ Sería importante señalar que el espacio geográfico es un espacio social, a la vez que es parte de la superficie terrestre ocupada por el ser humano, la cual ha sido modificada, organizada y ordenada territorialmente. En ese sentido, los espacios rurales y urbanos tienen sus propias características. En el primero hay un predominio de la naturaleza y en el segundo una supremacía de áreas modificadas por la mano del humano, en donde, la naturaleza pasa a un segundo y tercer plano. Los actores que intervienen en los espacios urbanos, que es el tema que nos interesa, son diversos, puesto que desempeñan una

¹⁴ Italo Calvino, *Las ciudades invisibles*. Disponible en: <www.edia.wix.com>. Acceso: 18 diciembre 2013.

¹⁵ Guillermo Bustos, “Quito en la transición: Actores colectivos e identidades culturales urbanas (1920-1950)”, en *Quito a través de la historia. Enfoques y Estudios Históricos*, Quito, Editorial Fraga, 1992, p. 165.

multiplicidad de roles. Por lo tanto, el habitante de la ciudad no solo que se adapta a la arquitectura impuesta sino que también re-construye caminos sociales, en el hecho de sentirse o no parte de un lugar. El historiador y antropólogo ecuatoriano Eduardo Kingman anota que el ser humano modifica su entorno no sólo construyendo más vías, edificios, urbanizaciones, etc., sino siendo parte activa de los espacios que habita y transita: “Porque las transformaciones que sufre una ciudad no se limitan a su morfología, sino que implican el sentido mismo del habitar [...] además, de la adopción de nuevos códigos funcionales”.¹⁶

Kingman señala que hacia los albores del siglo XX, Quito era una pequeña ciudad de no más de cuarenta y cinco mil habitantes, aparentemente armónica en su estructura y en el tipo de vida que a su interior se generaba. Medía dos mil ochocientos metros de longitud y dos mil metros de latitud, y contaba con unas mil seiscientas casas. Con el pasar del tiempo, surgieron las ideas de ordenamiento y de reglamentación urbanas. Estas surgen de los requerimientos propios de una sociedad que intenta tornarse moderna y que toma distancias con respecto al “otro”, en torno a separar, diferenciar y ordenar (E. Kingman, 1992: 139).

Las transformaciones de la ciudad llegaron con el importante proceso migratorio, de donde se desprendieron nuevas condiciones económicas, políticas y sociales que afectaron notablemente el crecimiento de Quito: “De allí que el siglo XX será determinante en la configuración espacial de la ciudad”.¹⁷ La comunicadora social quiteña

¹⁶ Eduardo Kingman, “Quito, vida social y modificaciones Urbanas”, en *Quito a través de la historia. Enfoques y Estudios Históricos*, Quito, Editorial Fraga, 1992, p. 141.

¹⁷ Illonka Tillería, *Usos políticos y culturales del espacio público en Quito 1997-2007*, Quito, Universidad Andina Simón Bolívar/ Corporación Editora Nacional, 2013, p. 22.

Ilonka Tillería afirma que a mediados del siglo XX, durante la Alcaldía de Andrade Marín, se elabora el primer plano regulador urbanístico de la ciudad, centrado en trabajo, vivienda y recreación. Por sus condiciones geográficas, la ciudad capital se dividió en tres zonas bien delimitadas. La zona sur, sitio de concentración de las industrias y la vivienda de los obreros. La zona centro, que desarrollaba acciones de tipo turístico, comercial, cultural y bancario; y la zona norte como espacio residencial. La zona central se fue modificando. La tendencia que tomó forma, y que se irá concretando en las décadas siguientes, fue el abandono del centro como lugar de residencia, y la búsqueda de lugares exclusivos (E. Kingman, 1992: 142). Hoy la ciudad luce distinta. El sur creció de manera importante. Grandes centros comerciales, parques de gran afluencia de público, barrios urbanizados, eventos culturales, etc., cambiaron la fisonomía y el imaginario de ese sector. El norte tomó nuevos bríos con el Parque Metropolitano, el bulevar de la Avenida Naciones Unidas y la zona rosa: la Mariscal. Pero quizá la transformación más importante se gestó en el Centro Histórico. Ganó en historia, en arquitectura y en estética. Ahora muchos quieren volver al Centro del que años atrás salieron huyendo.

A partir de 1950, Quito se abre paso como ciudad en desarrollo, pero no sería sino hasta la década de los setenta con el boom petrolero, que cobra una inusitada fuerza. La capital se convierte en un polo significativo de desarrollo y se multiplican las industrias. Surge una importante clase media, y el petróleo parece convertir en oro todo lo que toca. A finales de los ochenta, el comercio se impone en el centro y norte de Quito. Ya para 1990, con la creación de nuevos barrios y centros de comercio, el municipio capitalino - añade Tillería - propone una nueva concepción del espacio para hacer frente al acelerado

crecimiento urbano. El carácter jerarquizado de la sociedad se expresa en la configuración del espacio, y los sectores dominantes tratan, en lo posible, de marcar las diferencias. Al dividirla en norte y sur, la administración de la ciudad buscó que cada población se ajustara al lugar que le “corresponde”; es decir, las élites no querían tener cerca al pueblo, había que tomar distancias con respecto al “otro”. Queda claro que la reconfiguración urbana cambia la percepción de los andantes, e igual se modifica su concepción del habitar. Los sectores dominantes, ante el aumento poblacional y el crecimiento territorial de la ciudad, impulsan desde el municipio capitalino, a decir del historiador Guillermo Bustos, una serie de medidas de reordenamiento de los usos del espacio, y esboza una estrategia de segregación residencial: Dichas medidas que tienen tanto un sustrato y un contenido ideológico y social, son fraguadas en terrenos de la ‘técnica’ y aparecen revestidas de la necesidad de un manejo moderno de la gestión urbana (G. Bustos, 1992: 166).

Bustos señala que Quito no fue solo una ciudad en términos morfológicos, económicos o administrativos, sino que devino en una suerte de símbolo que tomaba cuerpo dentro del imaginario colectivo, y que podríamos identificar bajo la denominación de la “quiteñidad” o el “quiteñismo”: una forma de identidad que fue alimentada y desarrollada a la luz del crecimiento espacial y poblacional de la ciudad. Es precisamente frente a los migrantes, definidos como “chagras”, que se va definiendo ese “quiteñismo” de nostalgia, y que de forma contradictoria pretendió erigirse en especificidad de una ciudad en cambio (G. Bustos, 1992:181).

La capital se convierte en distrito metropolitano, porque parte de la zona central proyecta cinco radios hacia la periferia, a través de los valles circundantes. Cada zona establecerá un relato propio de convivencia y de negociación con sus habitantes, en el sentido de organizar los lugares, sus usos y la apropiación de los mismos. Quito no es solo la ciudad controvertida y centro administrador del poder, sino el espejo en donde se miran muchos ecuatorianos. Es la ciudad del turismo, de la diversión, de las universidades, del buen cine. También es la olla de lo popular, de la *tripa mishqui* a las 7 de la noche en la Floresta, de los motes de San Juan, de los agachaditos de aquí y de allá, incluso de los conciertos de chicha y de los lugares clandestinos por excelencia. A la vez, es la ciudad de la neurosis vehicular, de los relojes que cada vez corren más rápido a sus lugares de destino, porque si la ciudad crece, los segundos se reducen en cada muñequera y se tornan más ávidos en los celulares, iphones y demás. La otrora ciudad franciscana se quitó la sotana y la tiene solo de adorno en las iglesias y conventos, para ser fotografiada por el turismo nacional y extranjero. Eso de ser Patrimonio Cultural de la Humanidad, declarado como tal por la Unesco en 1978, tiene sus ventajas en números, pero también sus penas de falda cortita y *déjese lustrar vea* en algunas calles del Centro Histórico. Es una ciudad moderna con sus resbalones pre-modernos, pero que no quiere quedarse a la zaga de otras capitales vecinas. Porque se quiera o no, todos somos modernos o nos vamos haciendo modernos. El filósofo Bolívar Echeverría plantea que el uso de lo moderno es un hecho consumado y un hecho decisivo:

Nuestra vida se desenvuelve dentro de la modernidad, inmersa en un proceso único, universal y constante que es el proceso de la modernización [...] que no es

un programa de vida adoptado por nosotros, sino que parece más bien una fatalidad o un destino incuestionable al que debemos someternos.¹⁸

Si bien ciudades como Quito difícilmente pueden mirarse como “espacios de libertad”, E. Kingman apunta que, en su interior, se dan diversos procesos de “escape”, así como formas económicas no sujetas a la lógica dominante y formas de vida social que provocan sus propias dinámicas. Si bien es cierto, las ventas públicas están prohibidas en el Centro Histórico, decenas de informales se dan modos de “escabullirse” de los policías metropolitanos para vender sus productos. Son vendedores itinerantes, que corren de lugar en lugar escapando de la vista de la autoridad.

El Centro Histórico se ha convertido en el lugar privilegiado de la tensión que se vive en la ciudad, respecto a las relaciones estado-sociedad y público-privado. Así lo entiende el arquitecto quiteño Fernando Carrión. Argumenta que se trata del lugar que más cambia –es el más sensible y, por tanto, flexible para adoptar mutaciones: “porque en el ámbito urbano es el espacio público por excelencia, ya que permite la simbiosis (encuentro), lo simbólico (identidades múltiples y simultáneas) y la polis (espacio de disputa y disputado)”.¹⁹ Este espacio simbólico es un lugar de contradicciones, en donde conviven iglesias, plazas, instituciones públicas, turistas y una serie de excluidos del Quito de postal.

Quito es la ciudad de las angustias y los pesares, de los festejos por cualquier pretexto y de los velorios cotidianos en la América y la que cruza. Cada vez los parques en

¹⁸ Bolívar Echeverría, *Las ilusiones de la modernidad*, Quito, Editorial TRAMASOCIAL, 2001, p. 142.

¹⁹ Fernando Carrión, “Los Centros Históricos en la era digital en América Latina”, en Rossana Reguillo y Marcial Godoy Anativa, editores, *Ciudades translocales*, México, ITESO, p.96.

los barrios son de menor utilidad pero en las esquinas siempre emergen dueños por horas: jóvenes que hacen de la “esnaqui” su lugar de encuentro. Hablar de Quito es pensar en sectores. En el imaginario urbano está muy claro lo que significa ser del norte, del centro, del sur y de los valles. El crecimiento poblacional ha hecho que miles de personas ocupen zonas impensables que años atrás eran solamente parte del paisaje. Sin embargo, la gente se adapta, aunque sea a regañadientes. A Quito se la acusa de centralista, ese es su karma pero también su deleite. Ser de la capital tiene sus múltiples ventajas y una serie de infiernos que solo los que saben de trámites burocráticos, de asaltos, de congestiones eternas entienden.

La ciudad creció. Hoy los quiteños suman más de dos millones y medio de habitantes. Los moradores de los diversos barrios se miran pero ni se saludan, prefieren el anonimato a estar de vecinito por aquí y vecinita por allá. El sur es considerado el hermano pobre, el norte mira la ciudad desde el piso 28 de su confort y el Centro es una fusión de símbolos, de campanarios y de exclusión. Habría que añadir los valles, lugares en donde el Quito más pudiente busca refugio y comodidad. Al Quito de hoy le gusta divertirse, aplaude las luces por doquier y el ruido más variado; es un Quito *comelón* y *bebedón*, a veces hipócrita, a veces altivo, a veces soñador.

Esta ciudad a la que le dicen mitad del mundo, carita de Dios, edén de maravillas y otras hierbas publicitarias, vive y revive en su pasado colonial. Las clases medias no saben si son media alta, media baja, o media media. La facilidad de endeudarse en un auto nuevo los convierte en *clase media llanta*. Pero parecen felices de haber ascendido en tercera marcha. Los pobres que viven sobre todo en barrios marginales, más allá de que el

alcantarillado y el agua potable estén presentes, se sienten quiteños a medias, quizá porque el shopping les queda lejos. De todas maneras los quiteños aspiran a lo moderno, porque es lo mismo que lo bueno, apunta Echeverría: lo malo que aún pueda prevalecer se explica porque lo moderno aún no llega del todo o porque ha llegado incompleto (B. Echeverría, 2001: 142).

Los cuerpos se cruzan y entrecruzan por las calles, tratando de ocupar un espacio, ese que la publicidad canta que les pertenece pero al que sienten ajeno por tanta violencia y cientos de carteles prohibitivos. Pero ahí están, burócratas, roqueros, jubilados, oficinistas, vendedores, estudiantes, amas de casa, profesionales y demás buscando espacios propicios para la socialización, el disfrute, el romance, el juego. Pocos son los lugares públicos que pueden ser aprovechados para estos fines. La atención se la ganó ese templo del consumo que todo lo tiene. Las miles de miradas en las vitrinas de jóvenes y adolescentes que sueñan con ropa de marca, tecnología de última, auto a crédito para pagarlo solo en diez años y una serie de artículos que esperan ser comprados, generan ansiedad, angustia, rabia e impotencia. El Quicentro Shopping, por citar un caso, ubicado en el norte de la ciudad, es un lugar de encuentro para una gran cantidad de adolescentes; el parque es para *"losers"* o para un ratito de ternura pero en ese espacio no hay vitrinas, ni luces, ni patio de comidas, ni gradas eléctricas, ni wi-fi; en definitiva, los parques no están en nada, les falta modernizarse. Algo similar ocurre en el shopping El Jardín. Para las nuevas generaciones que viven en el sector norte de la ciudad, de estrato medio y medio alto, los parques y plazas ya no son un referente. Xavier Gualle,²⁰ un joven

²⁰ Conversación personal en el Quicentro Shopping, 12 de diciembre 2013.

quiteño de 21 años, dice que se aburre sino se encuentra con sus amigos y conocidos en El Quicentro o en El Jardín, que ahí sí hay vida, muchas cosas por ver y hasta baños limpios. Piensa que ir al parque La Carolina es “bien cholo”, puesto que es espacio norteño adueñado por *sureños*. En el sur de Quito, los parques siguen siendo un lugar de encuentro para jóvenes y adolescentes, aunque la tendencia a refugiarse en los grandes centros comerciales está en ascenso.

Habría que señalar que el centro comercial como propuesta arquitectónica y social, representa el triunfo de un modelo de sociedad de consumo que se consolida en la segunda posguerra, pero cuya topología ya había aparecido de manera esporádica desde principios del siglo pasado en Estados Unidos. Así lo afirma Silvia Álvarez-Curbelo.²¹ Aunque los shoppings están programados para dibujar una sonrisa de felicidad en cada negocio, éstos nunca serán los lugares propicios para establecer lazos duraderos ni sentires comunitarios. Son simplemente ilusiones de cemento al contado y vitrinas delirantes a crédito. Hace algunos años la lógica de sur-norte mostró ciertos cambios. Las autoridades, conscientes de la gran población electoral en el sur, decidieron que ahí también merecen atención, buenos servicios, centros comerciales, una réplica de visera como la de los Shyris y un concurso de años viejos, etc. Sin embargo, existen pocos espacios para el deleite y las prácticas artístico-culturales, a diferencia de lo que ocurre en el sector norte.

²¹Silvia Álvarez-Curbelo, “Las nuevas murallas: la walmartización de San Juan de Puerto Rico”, en Rossana Reguillo y Marcial Godoy Anativa, editores, *Ciudades translocales*, p. 67-68.

Movilizarse en Quito no es tarea fácil. Las horas pico son el apocalipsis en que cualquier cristiano se vuelve de azufre. En auto propio se avanza como pidiendo perdón al asfalto y en el transporte urbano, sobre todo en el regentado por el Municipio, la aventura de viajar de un punto a otro se convierte en pesadilla sobre ruedas. El parque automotor sigue creciendo sin límites y las calles son cada vez más estrechas. Siempre pierden los peatones y de alguna manera los ciclistas, que intentan hacer de su vehículo de dos ruedas una alternativa, solo que ponerlo en práctica en Quito es como para santiguarse antes del desayuno. En lo que va del año 2012 al 2014 ya se han suscitado algunos muertos y heridos, producto del poco respeto a los ciclistas. Es complicado competir con los choferes y sus vehículos; mezclarse en el asfalto con quienes llevan muchos caballos de ventaja y que son amparados por las leyes del mercado, no es un buen negocio. La capital no es una ciudad para ciclistas, el riesgo es enorme mientras se siguen construyendo puentes peatonales y llenando de cercas algunas calles con el fin de beneficiar a las máquinas. Los quiteños deben conformarse con los domingos de peatonización, el resto de la semana es escrito por los autos y sus mayores, los buses. El peatón pensante entenderá: las máquinas no tienen sentimientos, sólo saben de velocidad.

Por otro lado, los caminantes capitalinos se enfrentan a la tiranía de los buses y automóviles. Si uno piensa que de tal a tal lugar se hace siempre treinta minutos en bus, es porque nunca se encontró con una manifestación de protesta, ni con un semáforo dañado, ni con la congestión que ayer duró veinte pero que siempre alcanza para más. Si antes la gente se quejaba de lo ineficiente y desagradable que era transportarse en buses, ahora el sistema integral trolebús ha tomado la batuta. Es un problema que no tiene visos

de solución, más allá de las promesas de días mejores con el metro en el 2016. Los autos siguen vendiéndose como pan caliente, aunque es obvio que Quito no da para más. En el año 2010 se implementó una medida denominada “pico y placa”, con el fin de que en horas pico disminuya la afluencia de vehículos. Según datos del Municipio de Quito, con la medida en horas pico, se logra sacar de circulación a un 20% de los autos privados. Pero como la clase media alta quiteña siente pavor de viajar en transporte público, decidieron comprarse otro vehículo para alternar la dulce vida en las vías que tiene signos de prohibición. Se estima que con esta medida el parque automotor se duplicó, lo que significó una navidad eterna para los concesionarios de autos.²² Las congestiones son interminables y los peatones sufren las mayores consecuencias, aunque cuando se está detrás del volante, los caminantes son siempre los imprudentes. Las calles no les pertenecen. En las cercanías de la Universidad Andina Simón Bolívar, justo en un redondel, existe un cruce peatonal, que debe ser uno de los más inservibles de la capital. Un peatón que intente cruzarlo se juega, literalmente, la vida.

Y qué decir de las cientos de almas en pena que pululan por la urbe pidiendo cualquier cosita a las buenas o a las malas, la danza del subempleo alrededor de los semáforos, tal como apunta el intelectual mexicano Carlos Monsiváis.²³ En el Quito del

²² Según información del diario *El Universo* del 13 de mayo del 2010, y en base al dato de autos matriculados, se desprende que Quito vendió 36.148 unidades en el 2009, lo que equivaldría a más del 40% de las ventas nacionales, de acuerdo a datos que tabula la empresa MarketWatch. La medida de “pico y placa” elevó las ventas. Y en una entrevista realizada por diario *El Telégrafo*, el 8 de agosto del 2013 al catedrático Fernando Carrión, éste sostuvo que con la medida “pico y placa” el parque automotor creció en la ciudad: “El parque automotor, en el primer año, comenzó a crecer un 11%, mientras que la tasa de población de Quito no llega al 2%. Las medidas que la Municipalidad ha implementado como la repavimentación de varias zonas y de pasos a desnivel son medidas que están dirigidas al parque automotor privado”, anotó.

²³ Carlos Monsiváis, “La ciudad: la difamación de la pesadilla”, en Rossana Reguillo y Marcial Godoy Anativa, editores, *Ciudades translocales*, México, p. 320.

2014 los taxistas tiene la última palabra, son ellos los que deciden hasta dónde llega el transeúnte. Les va demasiado bien como para aceptar cualquier carrera, si están en su ruta no hay problema, pero un poquito más lejos ya no consta en su mapa urbano. Cuando los taxistas son los que deciden por dónde y hasta dónde van los apurados y urgidos de una ciudad es que la cosa se puso grave. ¡Piratas del mundo uníos! Pero hasta los taxistas llamados ilegales son cada vez menos, las multas son como para pensarlo dos y hasta cien veces.

Movilizarse en horas pico en el trolebús, el ecovía o el metrobús es toda una hazaña. *Elfrotadero de almas*, parafraseando a Monsiváis cuando se refiere al metro de México, al que califica de depósito histórico de olores y sinsabores (C. Monsiváis, 2005: 320). Si el infierno existe debe ser similar a viajar en trole a las siete de la noche de norte a sur. Los estudiosos de la proxémica jamás imaginaron que habría algo más allá del espacio íntimo, la burbuja espacial de la que teorizaron se esfumó en un viaje de esa naturaleza, en donde los cuerpos son prácticamente obligados a convivir en unión forzada por varios minutos. Esa *orgía* de usuarios del transporte urbano cuestiona el hecho de que a Quito se lo llame moderno. Una ciudad que tolera la modernidad del roce permanente siempre dará las gracias con acento tercermundista. “Tú qué sabes de caricias si nunca has viajado en trole”, ironiza un graffiti en una vereda de la capital. Hacer colas interminables en este sistema de transporte hace que el pasajero sienta que lo somete el destino y que los insectos deben tener mejor suerte en horas pico.

Como cualquier otra ciudad latinoamericana, hállese de Río de Janeiro, de Bogotá, de Lima, de México DF, la capital de los ecuatorianos ha sido diseñada y construida en función de “procesos de urbanización capitalista”.²⁴ En ese sentido, el capital es quien puso y sigue marcando con cemento la urbanística de las ciudades. Las élites quiteñas no se han caracterizado por ser precisamente cuna de virtuosos; al contrario, han preferido convertir a Quito en una copia de cualquier otra ciudad antes que darle una identidad propia. La cantidad de edificios que inundan el norte de la ciudad son solo eso, edificios muy parecidos unos a otros, que pasan desapercibidos por la gran mayoría de ciudadanos. La urbanística de la ciudad fue impuesta por los grandes capitales que decidieron cómo deben vivir los ciudadanos. El lucro se impuso y lo sigue haciendo más allá de pocos planes para que la gente se encuentre.

Las actividades creativas y placenteras están presentes en pocos sitios, llámese Parque La Carolina, Lineal, Metropolitano, Bicentenario; amplios lugares de esparcimiento que si bien son un espacio propicio para el encuentro, no logran solucionar la falta de espacios verdes en los diversos barrios que solo se conforman con un parque mal diseñado, con muy poca o ninguna gracia estética. Para los arquitectos del *statu quo* lo importante es que la ciudad de cemento sea la bonita, la “moderna”, la civilizada. Es ahí donde toma vida propia la ciudad con C mayúscula, la que tomó prestado del resto para validar su existencia. Una ciudad en donde, a decir de Bolívar Echeverría, la técnica

²⁴ David Harvey, “el derecho a la ciudad y la revolución urbana anticapitalista”. Disponible en: <<http://derechoalaciudadflaco.wordpress.com/2014/01/28/el-derecho-a-la-ciudad-y-la-revolucion-urbana-anti-capitalista-entrevista-con-david-harvey-en-quito/>>. Acceso: 29 diciembre 2013.

racionalizada triunfa sobre la técnica mágica. Y ya sin divinidad solo resta dar paso a la incertidumbre que se reviste de Gran Ciudad.

La constitución del mundo de la vida como *sustitución* del Caos por el Orden y de la Barbarie por la Civilización se encauza a través de ciertos requerimientos especiales. Éstos son los del proceso de construcción de una entidad muy peculiar: la Gran Ciudad como recinto exclusivo de lo humano. Se trata de una absolutización del *citadinismo* propio del proceso civilizatorio, que lo niega y lo lleva al absurdo al romper la dialéctica entre lo rural y lo urbano (B. Echeverría, 2001: 161).

Esta absolutización de la que habla Echeverría plantea un escenario en el que se deslegitima el mundo de lo rural como algo pasado, atrasado y anacrónico. Quito atrae por todo lo que una ciudad llamada moderna provee. Mirar los ojos al campo donde no existen edificios, shoppings, vehículos, discotecas, moda en dos carriles, cajeros automáticos y el estrés citadino no seduce. La gran ciudad es el Edén de los adanes provincianos y de las evas campesinas. Para ser civilizado hay que anclarse en un espacio donde uno pueda progresar. Aunque no necesariamente estar en un lugar significa ser parte del mismo.

El concepto de marca territorial,²⁵ esbozado por la socióloga argentina Elizabeth Jelin, quizá es el que mejor se adapta a los grupos humanos que se desplazan por la capital y que hacen de una esquina, de un pedazo de césped, de un cuarto de hotel, de una cancha de fútbol, de una covacha de comidas, su lugar de enunciación y su encuentro con la memoria. Quito es una ciudad llena de conflictos y cualquier estudio sobre él acrecienta

²⁵ Elizabeth Jelin sostiene que existen memorias en plural, ya que están asociadas a objetos, materialidades o lugares diversos, y a estas se las entiende como marcas territoriales de la memoria. Las marcas pueden ser entendidas como una huella territorial que permite un estímulo para que otros recuerden. Esas huellas están signadas al mismo tiempo por el silencio, porque cuando se saca algo a luz, hay otras cosas que se oscurecen.

las interrogantes y los temas se problematizan, lo que es bueno para la salud de quienes lo investigan a fondo, mientras se toman una cerveza en alguna fonda.

Hablar y escribir sobre Quito es sentarse en cualquier esquina y mirar la gente pasar. Es contar una y mil historias de sus calles, de sus plazas, de su transporte y edificios, pero sobre todo es narrar a una ciudad que acoge y expulsa, que camina en soles inesperados y en lluvias torrenciales. Quito, esa urbe de los mil rostros, compleja, diversa, heterogénea, a la que se mira de acuerdo a la percepción que se va construyendo con el pasar de los años. Una ciudad a la que Alicia Ortega describe como un lugar que privilegia ciertos aspectos de la ciudad y que esconde otros. No es lo mismo recorrer la ciudad en el día o en la noche, habitarla desde la pobreza o la riqueza, vivirla desde la exclusión o el reconocimiento, caminarla desde la cotidianidad familiar o la extrañeza del turista, como mujer u hombre, como anciano o niño; nacer en ella o llegar como migrante, habitarla en el norte o en el sur. Cada experiencia define un modo de mirarla, de convertirla en memoria, de narrarla, de amarla o de resentirla (A. Ortega, 2012: 10). Y añadiríamos, una ciudad que en sus calles te abraza hasta romperte los huesos, y otras veces, como si nada, te roba la billetera.

Capítulo II

SIGUIENTE PARADA: EL VIVIR DE LA CALLE

*Y si las calles se llenaran de color, de fiesta, de erotismo,
de clowns, de irreverencia contrarreloj.
Y si la gente se desprendiera de sus hábitos cotidianos
para envolverse en la burbuja mágica del contacto con la vida.
Y si los niños y ancianos tomaran un pincel o un spray,
y dispararan sus sueños en el asfalto y en las paredes.
Entonces ese día, la muerte llegará solo por televisión.*
Hugo Palacios

La calle, ese refugio sagrado y maldito que está al cruzar la puerta de cada casa, plantea algunas interrogantes que han sido debatidas por muchos conocedores del tema urbano. Ese largo trayecto de asfalto construye relatos que se llenan de experiencias, imágenes y memoria, que se van transformando con el tiempo. Esas calles quiteñas que se abren como letras al caminante nocturno o al madrugador cotidiano, que delinea un territorio de circulación y llena espacios cotidianos. El filósofo y sociólogo alemán George Simmel apunta que cuando un número de personas viven aisladas dentro de determinados límites espaciales, cada una de ellas llena, con su sustancia y actividad, tan sólo el lugar que ocupa inmediatamente: “y lo que queda entre este lugar y el ocupado por el prójimo, es espacio vacío, prácticamente nada. Pero en el momento en que estas dos personas entran en acción recíproca, el espacio que existe entre ellas aparece lleno y animado”.²⁶ La calle es ese lugar de encuentro y desencuentro, que agudiza los sentidos en determinadas ocasiones y los adormece en otras. Una ciudad moderna está cruzada por

²⁶Georg Simmel, *Sociología 2, Estudios sobre las formas de socialización*, Biblioteca de la Revista de Occidente, Madrid, 1997, p. 645.

sus vías como si fuesen arterias de un sistema abierto a los ojos de los transeúntes. Las calles juegan a ser laberintos de un enorme mapa que promete aventura las veinte y cuatro horas del día. El peatón de las grandes urbes construye imaginarios que se vuelven un referente de seguridad y peligro a la hora de tomar la decisión de apropiarse, aunque sea, efímeramente, de un espacio determinado, espacio que huele a cemento y a brea. Individuos, grupos, multitudes, invaden las calles en busca de una mirada, de una palabra, de un abrazo, de un gesto que le ratifique su existencia. Baudelaire, citado por W. Benjamin, cuestionaba ese andar de los cientos de gentes que, como autómatas van y vienen sin cesar:

...Ya el hervidero de las calles tiene algo de desagradable, algo contra lo cual la naturaleza humana se rebela. Estos centenares de millares de personas, de todas las clases y de todos los tipos que se entrecruzan ¿no son caso todos hombres con las mismas cualidades y capacidades y con el mismo interés de ser felices?... Y sin embargo se adelantan unos a otros apuradamente, como si no tuvieran nada en común, nada que hacer entre ellos; sin embargo, la única convención que los une, tácita, es la de que cada cual mantenga la derecha al marchar por la calle, a fin de que las dos corrientes de multitud, que marchan en direcciones opuestas, no se choquen entre sí; sin embargo, a ninguno se le ocurre dignarse dirigir a los otros aunque sólo sea una mirada. La indiferencia brutal, el encierro indiferente de cada cual en sus propios intereses privados, resulta tanto más repugnante y ofensivo cuanto mayor es el número de individuos que se aglomeran en un breve espacio.

²⁷

Sin embargo, en las ciudades de hoy, las multitudes pueden resultar una grata atracción para quienes hacen de la calle su lugar de encuentro. Un encuentro que puede ser parcial, fragmentado, complejo, en donde no solo intervienen las personas que se cruzan, sino su entorno: imágenes, elementos móviles, sonoridades diversas, que logran poner a los sentidos en alerta.

²⁷Walter Benjamin, *Sobre algunos temas en Baudelaire*, Buenos Aires, Leviatán, 1999, p. 28.

2.1 La calle, entre el amor y el miedo

*“el artista ‘moderno’ debería levantar su
hogar en el corazón de la
multitud, a mitad de camino entre
lo fugitivo y lo infinito (...) el
artista debe entrar en la multitud
como si fuera un depósito enorme
de energía eléctrica”.*

Charles Baudelaire

Caminar por las calles de Quito es un ejercicio conflictivo. Aunque la mayoría de personas ya están acostumbradas a la congestión vehicular, a la contaminación ambiental, a ver miles de letreros que entorpecen la visibilidad, al ruido que generan las máquinas con llantas y a la violencia generalizada en el entorno, el hecho es que siempre hay un momento para el análisis. Solo basta pararse unos quince minutos en alguna esquina transitada de la urbe para ser testigos de una escenificación urbana que puede generar decenas de análisis. La ciudad como un teatro puede parecer una exageración a la vista de un transeúnte común, pero para un ojo más amplio, la tragicomedia está a la vista, “porque las ciudades se configuran también con las imágenes”.²⁸

La calle es la mejor amiga de la realidad. En ella se condensan historias individuales y colectivas que a veces ni la Academia puede descifrar. Y es que la calle no es un lugar que suele ser recomendado para la experimentación o el conocimiento: “Sólo en la calle pasas, ni que ahí aprendieras algo bueno, solo vicios se aprenden”. Esto lo hemos escuchado de cientos de profesores, madres y padres de familia que perciben que la calle solo atrae inseguridad, malos hábitos y peligro. Los medios de comunicación aportan con

²⁸ Néstor García Canclini, “La ciudad y los medios: imaginarios del espectáculo y la participación”, en *Cultura y Comunicación en la ciudad de México*, México, Ed. Grijalbo, 1998, p. 19.

su dosis de miedo diario para que el común vea a la calle como el enemigo al que hay que saludar pero no intimar. Por otro lado, los adolescentes y jóvenes que hacen de la calle su espacio de encuentro y disfrute alegan lo contrario. Que solo en la calle uno aprende a defenderse de lo duro que es la vida: “Solo la calle te hace libre, todo lo que aprendí se lo debo a la calle”. De alguna manera, los usuarios del asfalto se convierten en creadores de historias no previstas y no previsibles, se adueñan de determinados lugares y le imprimen su particular sentido.

Elizabeth Jelin argumenta que es necesario reconocer la diferencia entre el “lugar físico” y el “lugar de enunciación”; “o sea la ubicación social del sujeto que otorga sentido e incorpora en su memoria a ese espacio, o mejor dicho ese lugar –los emprendedores que promueven la marca y quienes, después, le otorgan su propio sentido.”²⁹ Un espacio concreto: el parque El Ejido. Unos actores sociales: los teatreros o cuenteros callejeros que actúan todos los días para un público que va de paso o para los habituales de ese sitio. La mayoría de ellos llegaron de provincia y se instalaron en Quito buscando mejores días para su subsistencia. Hicieron de ese espacio su lugar de enunciación, le otorgaron sentido e inyectaron una memoria que se alimenta de las risas cotidianas de los transeúntes. Ellos incorporaron nuevos rituales significativos a ese lugar que ya tenía una historia, una memoria, en palabras de Jelin, una marca territorial.

Hay que señalar, sin embargo, que las calles de hoy distan mucho de las de ayer, no solo por el nuevo rostro que la arquitectura le ha transmitido sino también por el bisturí a la que muchos barrios de clase alta se han adherido. La inseguridad ha sido el

²⁹ Elizabeth Jelin, Victoria Langland, comps., “Las marcas territoriales como nexo entre pasado y presente”, en *Monumentos, memoriales y marcas territoriales*, Barcelona, Siglo XXI editores, 2002, p. 4.

pretexto para que muchas casas y barrios se amurallen y hagan alarde de cámaras de vigilancia, guardias y cercas electrificadas. La obsesión por la seguridad ha generado un discurso de lugares buenos y malos. Obviamente la calle es un “sitio malo” para “gente mala”, por ello la necesidad de establecer barreras físicas y simbólicas. Sitios residenciales fuera de la ciudad, con todas las seguridades posibles para que las familias no sean invadidas por la peste de la delincuencia. Los lugares buenos se parecen al cielo lleno de angelitos donde nadie se atreve a pecar; la liturgia de las élites no se imagina un cielo con calles y con pobreza campante, sino con shoppings, donde cada alma tenga un angelito guardián, y si es armado, mejor; es decir, enuncian desde el lugar que ellos consideran tiene sentido para su vida cotidiana. Teresa Caldeira, antropóloga brasileña y profesora de urbanismo, citada por García Canclini, señala que una cultura de la protección sobrevigilada “se alía con nuevas reglas de distinción para privatizar espacios públicos y separar más abruptamente que en el pasado a los sectores sociales, bajo el pretexto de la inseguridad. El imaginario se vuelve hacia el interior, rechaza la calle, fija normas cada vez más rígidas de inclusión y exclusión”.³⁰ Los sectores populares, más proclives a la calle y a sus formas seguirán siendo señalados como lo opuesto a la civilización y a sus buenas maneras, en definitiva, excluidos por su condición: “El triunfo del racionalismo moderno, la victoria de las luces del entendimiento sobre la penumbra del mito”.³¹ El filósofo ecuatoriano Bolívar Echeverría cuestiona la práctica instrumentalizadora del mundo por parte de la modernidad capitalista; todo aquello que no rima con sus postulados

³⁰Néstor García Canclini, “El dinamismo de la descomposición: megaciudades latinoamericanas”, en Patricia Navia y Marc Zimmerman, coord., *Las ciudades latinoamericanas en el nuevo des-orden mundial*, Buenos Aires, Siglo XXI editores, 2004, p. 70.

³¹ Bolívar Echeverría, *La Modernidad de lo barroco*, México, UNAM, 1998, p. 151.

racionales es inmediatamente tachado de fantasioso o mágico, en definitiva, no sirve para un análisis serio.

El término “callejero” se usa como halago y como ofensa. No es lo mismo escribir como se habla en la calle, que como se lo hace en la Academia. Estar lamiendo asfalto, midiendo las calles, sosteniendo las esquinas, jugando a ser topógrafo y acabando las suelas del calzado, no suele ser precisamente un halago. Porque quien vive en la calle es el vago, el mendigo, el antisocial, la prostituta y el que no tiene nada que hacer. Difícilmente la calle puede ser considerada un lugar de aprendizaje, de convivencia, de conocimiento. Sin embargo, a muchos jóvenes, la calle y cualquiera de sus esquinas les genera un sentimiento de identidad con sus pares, los construye y re-construye, incluso los determina, puesto que han dibujado una marca territorial en ese lugar con historia previa que les otorga sentido. Echeverría sostiene que esa identidad puede mostrarse también como una realidad evanescente, como una entidad histórica que, al mismo tiempo que determina los comportamientos de los sujetos que la usan o ‘hablan’, está siendo hecha, transformada, modificada por ellos (B. Echeverría, 1998: 31). Para los guardianes de las buenas costumbres es más bien un “no lugar”, un sitio del que hay que escapar lo más rápido posible. Y para los sacerdotes del mercado, la calle es un lugar inseguro, donde a uno le pueden robar hasta el apellido; un sitio con negocios de mala muerte, donde pululan los perros haciendo sus gracias, donde el sol quema de frente y la lluvia moja de costado; además la calle tiene el mal gusto de carecer de aire acondicionado y, lo que es peor, las gradas no suben y bajan solitas.

Pero para no bautizar el discurso de pesimismo, es importante señalar que la calle es también un ejercicio de comunicación, en donde diversos actores se convierten en productores y receptores de una serie de mensajes y de sentidos, que muchas de las veces pasan desapercibidos por ellos mismos. Sin embargo, la calle como ejercicio de lo público, abierto para la circulación y la movilidad, espacio cotidiano en definitiva, más que oponerse al espacio privado, en los hechos, de alguna manera, se interpenetran, se vuelven menos rígidos, se convierten en una frontera. La calle está afuera, pero a la casa ella entra con sus historias y dramatismos. Y ahora basta encender la televisión o conectarse al internet para llevar la calle al sillón o a la cama. De todas maneras, nunca será lo mismo dormir en la casa que en la calle.

La calle no sólo está llena de imágenes sino de una serie de sonoridades de las que se nutre, para bien o mal, el transeúnte. Al habitar la ciudad se genera una serie de relaciones y sentidos, y “es desde nuestros cuerpos étnicos, sexuales y corpo-políticos desde donde visualizamos o sonorizamos”.³² Cuerpos diversos desplazándose en varias direcciones y con distintas urgencias es el pan de cada día del hecho ciudadano. Cuerpos que habitan el espacio por voluntad propia u obligados a ello. Cuerpos atrapados por la tiranía de la modernidad y el tic tac de los relojes que hoy viajan por celular. Paseantes anónimos de una esquina a otra, buscando el transporte que los lleve lo más rápido posible a sus hogares y los aleje con prisa de ese conglomerado de cuerpos tensionados y robóticos que repiten el mismo trayecto sin cesar. Miles de segundos sin establecer contacto visual con decenas de semejantes. Estas calles modernas que hacen posible al *flâneur*, “...agenciaba

³² Edgar Vega Suriaga, “y otros”, “Desenganche... urgente... hoy”, en *Desenganche, visualidades y sonoridades otras*, La Tronkal, Quito, 2010, p. 13.

cronista y filósofo ‘al lugar preferido por los paseantes y los fumadores, al picadero de todos los pequeños empleos posibles’”.³³ El *flâneur* parece ser un mirón al que le atrae la escena urbana de la que forma parte. ¿Qué es lo que la calle le narra al caminante? ¿Qué información impuesta o vivencia negativa le calaron la memoria para evitar todo tipo de comunicación con el otro y el entorno? Prefiero ir a casa, aquí me pueden robar. Es mejor el encuentro en el shopping, los ladrones le tienen fobia a los lugares cerrados.

¿Qué es lo que se escucha en la calle mientras caminamos apurados por llegar al trabajo o a clases? Si el caminante afinara el oído para escuchar por breves minutos lo que lo circunda, las voces de la calle, los chispazos de humor cotidiano, quizá cambiaría su perspectiva con relación a la ciudad: Dar un alma a esta multitud es el verdadero fin del *flâneur*. Los encuentros con ella constituyen la experiencia que no se fatiga nunca de contar (W. Benjamin, 1999: 25). Esas sonoridades ciudadinas que a mucha gente perturba, unidas a los ruidos del parque automotor se funden en un gran bullicio del que muy pocos pueden escapar: la ciudad neurótica en pleno. Sólo que hasta los neuróticos tienen historias que contar. Las calles serán rodadas sin miedo por quienes el amor se les cruzó por el camino. La relación afectiva con el asfalto, el cemento y sus imágenes determinan de alguna manera el encuentro con la ciudad, el espacio y los otros.

Quito es una ciudad de olores característicos. Hay calles que huelen a humedad, otras a orines, a maní dulce, a tierra mojada, a manzanilla, a palo santo, a aceite quemado, a sopa de fideo, a colonia de a dólar e incluso muchos dicen, poéticamente, que su calle huele a soledad. La mayoría de esos olores quizá nos convoquen a la gastronomía

³³ Walter Benjamin, *Poesía y Capitalismo. Iluminaciones II*, Madrid, Taurus, 1980, p. 51.

quiteña, por ser zonas de comercio y otras a algún recuerdo del que se sirve la memoria. Franklin Pacheco, músico de guitarra de tres cuerdas y artista plástico de veredas ausentes, como él mismo se denomina, es un caminante a tiempo completo. La calle lo sedujo desde la adolescencia, y a los cuarenta y tres años es capaz de reconocer un barrio o determinadas calles solo con el olor, así le venden los ojos.

Claro que con un porrito el olfato se me agudiza, pero igual, ahí te canto los sabores de Quito. Verás, la U Central huele a mote de a dólar por las mañanas y a cerveza regada por las noches. Carapungo, mijín, ese huele a despecho o a loco de nabo. Si vas a la Plaza de Santo Domingo el olor a orines es fuertísimo; más arriba, en San Roque, el aroma es de pueblo pueblo; La Villa Flora a pan horneado; las cinco esquinas a pincho con ají; San Bartolo a tierra mojada; El Calzado a gasolina; Chilibulo a emergencias; la Quito Sur a pasta dental; Solanda a dulce de higos. Regresemos al Centro, la Marín huele a puñalada por la espalda, o sea a peligro constante; la calle Guayaquil a sexo; la Plaza Grande a lirio. En el norte, mijín, ahí sí los aromas son más de a plástico y de a diesel, de saumerio chino y de papel reciclado...³⁴

Lo que Franklin Pacheco cuenta, mitad en serio, mitad en broma, es el relato de una persona que ama la calle y sus posibilidades, que ha pintado una marca territorial en sus lugares preferidos y enuncia desde la calle, ese espacio que le dio sentido a su vida. Mantiene despierto los ojos, los oídos, el olfato y resignifica detalles que para muchos pasan desapercibidos: “La calle me hizo, me construyó, me dio miles de alegrías y me hizo mierda el hígado. A la casa solo voy para recuperarme del chuchaqui”. La calle también teje un lenguaje, una manera de comunicarse y de enfrentarse con el mundo. Genera otras estéticas que han sido silenciados por el pensamiento único, poéticas de lo cotidiano que desafían las normas de la institucionalidad y sus cánones de belleza. Porque según la catedrática ecuatoriana Alicia Ortega, el espacio vivido supone el espacio concreto y

³⁴ Conversación con Franklin Pacheco en la Casa de la Cultura Ecuatoriana. Pacheco es conocido por andar pintando retratos en cualquier vereda de Quito y otras ciudades. Por las noches es un bohemio a tiempo completo. Se precia de conocer todos los bares de Quito, así como burdeles y huecas de comida. Entrevista personal. 24 de enero del 2014.

verdadero donde se desarrolla nuestra vida: “nuestros afectos, nuestros desplazamientos y, en este sentido, el amor es también una potencia creadora de espacio”.³⁵ El recuerdo de una esquina donde alguien dio el primer beso, el árbol donde los amigos de siempre se fumaron el primero y luego el segundo porro, la esquina donde la señora Marthita vendía esa tripa mishqui de chuparse los dedos, el sitio en donde una familia tuvo que recoger el cadáver de su perro *Sandokán*, etc., son hechos que alimentan los afectos y enuncian determinados espacios que se clavaron en la memoria de cualquier caminante. El amor es uno de los motores para construir una retórica del andar, esos lugares por los que se camina mientras se emite un suspiro de nostalgia, alegría o dolor.

Las imágenes callejeras que la retina del quiteño sostiene están llenas también de nuevos imaginarios, de una serie de migrantes que le han sumado aportes y complejidades a la capital. Por lo tanto, una ciudad hoy en día se mira desde una óptica distinta, desde una modernidad muy particular, tanto en el Ecuador como en cualquier ciudad latinoamericana. Martín Barbero plantea que hoy el mapa es otro:

La mayoría de América Latina vive un desplazamiento del peso poblacional del campo a la ciudad que no es meramente cuantitativo sino el indicio de la aparición de una cultura urbana heterogénea, esto es, compuesta por una enorme diversidad de formas y de prácticas, de estilos de vivir, de estructuras del sentir, de modos de narrar, pero muy fuertes y densamente comunicadas. Una trama cultural que desafía nuestras nociones de cultura y de ciudad, los marcos de referencia y comprensión forjados sobre la base de identidades nítidas, de arraigos fuertes y deslindes claros (N. García Canclini, 2004: 36).

Lo que plantea Martín Barbero es que la modernidad, al constituir nuevos sujetos, ejerce modos distintos de crítica. En las calles no solo se dan procesos de negociación,

³⁵ Alicia Ortega, “Quito: Enigma y representación en su literatura contemporánea”, en Patricio Navia y Marc Zimmerman, coord., *Las ciudades latinoamericanas en el nuevo des-orden mundial*, Buenos Aires, Siglo XXI editores, 2004, p. 239.

sino también procesos de construcción desde los sectores populares, que engloban crítica e interpelación hacia los sectores dominantes. En ese sentido, el pensador peruano Víctor Vich afirma que los diálogos más simples y cotidianos se han vuelto un lugar muy importante, donde también puede visibilizarse cómo las identidades sociales se negocian y las relaciones de poder se reproducen.³⁶

La heterogeneidad e hibridación provocadas por la contigüidad de construcciones y modos de organizar el espacio iniciado en distintas etapas históricas, se multiplica con la coexistencia de migrantes de otras zonas del país y de otras sociedades. De este modo se incorporan a las grandes ciudades, lenguas, comportamientos y estructuras espaciales surgidos en culturas antes desconectadas.³⁷ En la urbe capitalina se manifiesta una diversidad de rostros que han logrado apropiarse, incluso a regañadientes, de una ciudad que atrae pero que también expulsa. La carita de dios del marketing publicitario oculta en su propia nariz una serie de infiernos no contados, o de *kitos infernos*, como diría el escritor ecuatoriano HuiloRuales, escondidos a propósito por el poder de turno para certificar el maquillaje oficial. Los mendigos, los niños lustrabotas, las prostitutas y travestis, drogadictos y ladrones de las calles del Centro Histórico no existen para Quito Patrimonio Cultural de la Humanidad. Quito, el edén de maravillas traspapeló los cuerpos de los expulsados de su jardín y los convirtió en historias de calle no aptas para ser narradas a la opinión pública. Ante esa realidad, ver y hacerse los turtos.

³⁶Víctor Vich y Virginia Zavala, *Oralidad y poder. Herramientas metodológicas*, Bogotá, Editorial Norma, 2004, p 1.

³⁷Néstor García Canclini, "El dinamismo de la descomposición: megaciudades latinoamericanas", en Patricia Navia y Marc Zimmerman, coord., *Las ciudades latinoamericanas*, p.68.

La calle no es de una sola vía, son más bien, a decir de las investigadoras colombianas Edilsa Rojas y Martha Guerrero, una recomposición de fragmentos abiertos y conectables en todas sus dimensiones, produciendo un marco de multiplicidades, “en donde las fugas, las rupturas, las reterritorializaciones se conectan ya no secuencialmente sino transversalmente, es decir de manera aleatoria”.³⁸ Por lo tanto es indispensable una nueva lectura de ese espacio público, que abrace diversos códigos en donde tengan cabida esa multiplicidad de sentires de gentes propias y ajenas, una lectura desprejuiciada que no se detenga en los semáforos en rojo ni que respete el silbato del agente de tránsito, sino que encuentre desvíos, atajos y formas de negociar entre quienes viven y sobreviven en los márgenes. Pacheco afirma que ama la calle más que a su madre y que prefiere la Av. Patria más que a su novia, porque siempre hay alguien que se cruza en el camino. Es una calle no tan extensa y de tránsito obligatorio para quienes estudian o trabajan en la Politécnica Nacional, Universidad Católica, Fiscalía General del Estado, Casa de la Cultura, Embajada de Francia, Corporación Financiera Nacional, Banco Internacional, Hotel Hilton Colon y negocios como el KFC y MC Donald. Una hora de mucha afluencia, las 18h00. Cientos de personas van y viene por la Av. Patria, una calle no solo congestionada, sino un lugar de encuentro casual. Estudiantes, burócratas, oficinistas, artistas callejeros, vendedores informales, que salen de su trabajo o de su lugar de estudios. Cualquier persona acostumbrada a transitar por esta calle, muchas de las veces se habrá encontrado con algún conocido. Franklin Pacheco confiesa que siempre que se sentía solo y que no

³⁸Edilsa Rojas y Martha Guerrero, “La calle del barrio popular: fragmento de una ciudad fragmentada”, en *La calle, lo ajeno, lo público y lo imaginado*, Bogotá, Barrio Taller, 1996, p. 31.

tenía planes, caminaba por la Avenida Patria, bien de ida o de vuelta, y seguro se encontraba con alguien con quien tomarse un café, una cerveza o, por lo menos, se generaba una conversación plácida. El bullicio, a veces ensordecedor de esta Avenida, no conspira para una buena charla, así sea en medio de buses, autos, gente, pitos, celulares, malabaristas, turistas, etc. Pacheco dice que es mejor hablar en medio del ruido, que ayuda para la concentración, la vocalización y mejora el lenguaje corporal.

Las calles de la ciudad son un encuentro con el mestizaje, con los miles de rostros de aquí y de allá. En este espacio se pone en juego la posibilidad de ser y parecer, de aferrarse al encuentro y también a su opuesto; en definitiva, a afirmarse en las contradicciones propias del hombre moderno de este continente. Bolívar Echeverría sostiene que sólo en la medida en que una cultura se pone en juego, y su identidad se pone en peligro, se despliega adecuadamente su propuesta de inteligibilidad (B. Echeverría, 1998: 81).

2.2 El bus, esa caja rodante de la cotidianidad.

*...la voz estridente de una mujer menta a la madre
de alguien que ha manoseado su trasero;
la radio, a todo volumen,
achicharra el griterío con sus tecnocumbias.
Y todo huele a fritura, a sobaco, a perfume rancio.*
HuiloRuales

El bus es una máquina que nos vio nacer, crecer y reproducirnos. Es el medio de transporte por excelencia en una urbe como la nuestra. Cómo olvidar el famoso Colón Camal, que todavía circula. San Bartolo-Miraflores, Batán-Colmena, Tola-Pintado,

Guamaní-San Roque y otros, toda una cartografía simbólica de historias y lugares para orientarse en una ciudad alienada. Son parte de nuestro imaginario urbano y un recipiente de memoria individual y colectiva. Subirse a un bus es toda una odisea. Todos hemos sido aplastados, robados, en definitiva, maltratados. Pero ese es un mal con el que nos toca convivir. Uno puede pasar gran parte de su vida en un bus, dependiendo dónde viva y en dónde realiza sus actividades cotidianas. Puede parecer un mal sueño, pero si alguien vive en Marianitas, Calderón y estudia en la Universidad Central, el karma es eterno. Tranquilamente puede pasar hasta cuatro horas dentro de un bus en sus viajes de ida y vuelta, dependiendo del tráfico y las vicisitudes propias de la ciudad. Pero un bus es mucho más que eso, es un espacio público, regentado por privados, que es y ha sido testigo de miles de historias y anécdotas. El urbanista y escritor estadounidense Kevin Lynch plantea que en cada instante hay más de lo que la vista puede ver, más de lo que el oído puede oír, un escenario o un panorama que aguarda ser explorado: "Nada se experimenta en sí mismo, sino siempre en relación con sus contornos, con las secuencias de acontecimientos que llevan a ello, con el recuerdo de experiencias anteriores. (...) Todo ciudadano tiene largos vínculos con una u otra parte de su ciudad, y su imagen está embebida de recuerdos y significados".³⁹

Sin embargo, son los habitantes de los barrios más pobres los que más se quejan porque los buses no entran en sus calles por cuestiones de seguridad, por lo que deben caminar más de la cuenta para llegar a las paradas ubicadas en sitios más poblados. Alejandro Rebossio, periodista argentino, sostiene que son los pobres los que suelen vivir en zonas más alejadas o peor comunicadas, y además disponen de menos recursos para

³⁹ Kevin Lynch, *La imagen de la ciudad*, Buenos Aires, Ediciones Infinito, 1974, p. 9.

comprar una moto o un coche viejo: “Además, los buses que conectan a los barrios pobres presentan condiciones mucho peores que los que se dirigen a los de clases media y alta. No por nada la falta de acceso al transporte es uno de los elementos que hundan a una persona en la pobreza, como la escasez de alimentos y vestimenta y las carencias en educación y sanidad”.⁴⁰

La primera cooperativa de transporte urbano, y con ella el primer sindicato de choferes profesionales, aparecen en 1949. Dicha cooperativa contaba con 15 asociados. En 1963 fue promulgada la primera Ley de Tránsito Terrestre. Esta ley cambió drásticamente la organización del servicio de transporte público en la ciudad, puesto que el mismo dejó de estar en manos de la municipalidad y pasó a ser responsabilidad de varias organizaciones, lo que se convirtió en un problema que se mantiene hasta la fecha a escala nacional. De esta manera, en los años 60 y 70 se consolidó en todo el Ecuador un sistema de transporte público basado en el pequeño propietario. Pero la ciudad creció drásticamente, y el modelo de transporte público se volvió obsoleto. En 1988 el alcalde Rodrigo Paz inició un proceso que llevaría a la transformación del transporte público en la ciudad, con buses más modernos y cómodos. El 17 diciembre de 1995 se inauguró el Trolébus en Quito, bajo la administración de Jamil Mahuad. El 22 de marzo del 2003 inició sus operaciones la Ecovía y el 27 de noviembre del 2004 se inauguró el Metrobús. Paco

⁴⁰ Alejandro Rebossio, “¿Cómo viajas en el transporte público en América Latina?”, publicado en el periódico *El País* de Buenos Aires. Disponible en: <<http://blogs.elpais.com/eco-americano/2012/05/c%C3%B3mo-viajas-en-el-transporte-p%C3%ABlico-en-am%C3%A9rica-latina.html>>. Acceso: 27 de febrero 2014.

Moncayo fue el alcalde que dio luz verde a este transporte masivo. Estos tres sistemas de transportación pública siguen funcionando hasta la fecha.⁴¹

Desde que hizo su aparición el sistema integral Trolebús, de alguna manera, los pasajeros de bus, aliviaron en algo sus pesares; sin embargo, los viajantes del trolebús, en horas pico sobre todo, conocen de cerca el infierno. Largas filas, empujones al ingresar y salir, robos constantes, acoso físico a las mujeres, maltrato a los niños y ancianos. Andrés Gálvez, de 29 años y pasajero frecuente del trole, narra cómo es uno de sus viajes diarios:

Llegas a la parada más cercana, miras esa cantidad de gente peleándose por ingresar a una de las puertas del trole y te entra una angustia y un despecho de ser pobre que te dura hasta que te bajas del mismo. ¿Caballerosidad, cortesía, solidaridad? Eso no existe en ese momento, el objetivo es morir o matar, porque si no entras en esa sardina, la próxima seguro es peor. Algunas veces se me olvida guardar la billetera y el celular en un lugar más seguro, así que se quedan en el bolsillo de atrás. Es una angustia brutal. Me ha tocado mirar a todos los cercanos como sospechosos de ser ladrones y como una mano está agarrándose de donde sea para no caerse y la otra sin poder moverse, no me queda más que mover la nalga constantemente para sentir si mis bienes siguen ahí. Me han robado tres celulares y una billetera en el trole, y no me queda más que seguir viajando en esa vaina. A mí también me han clavado los ojos como si fuera choro en ese amontonamiento y yo qué culpa tengo de ser morenito, lo bueno es que uso lentes y eso ayuda a que la sospecha sea menor: ladrón con lentes no ha de ser, pues. Y la asfixia y el olorcito. La voz del conductor diciendo: cuide sus pertenencias por favor, y los pasajeros sentados en la ventana haciéndose los dormidos porque el viaje es largo. En resumen, es una mierda viajar en trole, en ecovía, en bus, en hora pico realmente es un infierno.⁴²

Dentro del país la industria del transporte es bastante significativa, así lo plantea Juan Pablo Alarcón en su tesis sobre movilidad en Quito.⁴³ Apunta que en la ciudad

⁴¹ Historia del transporte urbano en Quito y sus conflictos. Cap. II. Disponible en: <file:///C:/Users/Hugo/Downloads/03.%20Cap%C3%ADtulo%202.%20Historia%20del%20transporte%20urbano%20en%20Quito....pdf>. Acceso: 12 de abril del 2014.

⁴² Entrevista con Andrés Gálvez: 17 de enero del 2014, en la parada Casa de la Cultura, Ecovía.

⁴³ Juan Pablo Alarcón, *Estaciones de Bicicletas como Alternativa de Transporte para la ciudad de Quito*, Tesis, Universidad San Francisco de Quito. Disponible en: <http://repositorio.usfq.edu.ec>. Acceso: 12 marzo 2014.

resaltan los graves problemas de movilización debido a que esta industria ha logrado crecer en porcentajes altísimos en los últimos años, creando un grave problema de movilización, ya que por la poca planificación urbana hay una gran falta de vías y controles que podrían haber ayudado al problema actual. Para acentuar el problema, Quito es una ciudad que actualmente cuenta con más de dos millones de habitantes distribuidos en 80 kilómetros de largo y muy pocos kilómetros de ancho, esto hace que no exista suficiente oferta de transporte público debido a las dificultades geográficas. También la falta de control de tránsito, planificación urbana y calidad de servicios públicos, provoca que la gente se sienta a disgusto con dichos sistemas de transporte. Los autos privados crecen sin control, pues las concesionarias de automóviles parecen tener enorme influencia y poder en las distintas administraciones municipales.

Ayer como hoy, los buses de transporte urbano siempre serán el pretexto ideal para quejarnos del maltrato cotidiano. Choferes y controladores son considerados por el común de la gente como “ignorantes e irresponsables”. La pregunta que la viene a uno es: ¿Cómo esperan que se comporte una persona que ha pasado la mitad de su vida manejando un bus? Haciendo miles de veces los mismos recorridos, y en el que los tres pedales, el volante y la palanca de cambios son prácticamente parte de su estructura anatómica? Ocho, diez, doce horas diarias sentado en un bus, con el suba, baje, pasajes a la mano, vaya para atrás, dará sueltitos, vea. Existe una agresividad mutua entre conductor y usuarios. Si la unidad está llena, la gente reclama porque el chofer permite el ingreso de más pasajeros, pero si el mismo usuario está en la calle y necesita llegar a su lugar de destino no tiene ningún empacho en hacer parar al bus, por más colmado que

esté. ¿Cómo habita el chofer en el bus? ¿Qué lectura de la ciudad tendrá? Media vida en un volante es como para olvidarse de que existe eso que se llama deporte o libros. El Estado ha manejado con temor las políticas frente al gremio del volante, saben de su poder y nivel de chantaje. Nadie quiere cargarse en sus hombros un paro de choferes como antaño. El estrés diario al que son sometidos los choferes de bus en esta ciudad que quiere vestirse de moderna plantea más preguntas que respuestas. La modernidad los aplastó de frente y ellos se agarraron a la llanta de la seguridad que un empleo a tiempo completo brinda. Puede ser un trabajo esclavizante, pero trabajo a la final es el cantar cotidiano. Toda una serie de tensiones frente a la modernidad y frente al volante de un bus. La modernidad llega a cuenta gotas al transporte público, que se moviliza en medio de grandes edificios, de enormes autopistas, de miles de negocio, de paisajes soñados.

¿Qué es un bus? ¿Es solamente el medio de transporte de una ciudad cualquiera? ¿Un pequeño infierno con parada anunciada? ¿Es el espacio de encuentro de los ciudadanos de a pie? ¿El cajón colectivo de ida y vuelta? Es todo eso y mucho más. Es un lugar para los sectores de escasos recursos y un no-lugar para los más acomodados. Es el sitio en donde las complejidades se encuentran y la proxémica pierde el juicio. La gran mayoría de transeúntes odia el bus, porque no es cómodo, porque no tiene ventilación, porque los asientos son duros, porque los vendedores y artistas populares se suben a granel, y encima de eso quieren cobrar. Porque algunos vendedores te dicen entre comillas que recién salieron de la cárcel y que no quieren volver a delinquir, porque el chofer es mal encarado, el controlador un patán; a uno le roban, a una la manosean, a

otro lo empujan y el resto es sospechoso de cualquier cosa, sobre todo si el bus está lleno y uno tiene la mala suerte de ser negro o andar mal vestido.

Un bus de transporte urbano es en cierta medida el reflejo de lo que somos. Ahí se condensa parte de nuestros prejuicios, de nuestras angustias, de nuestros dolores. Como cuenta y canta el cuentero callejero Carlos Michelena⁴⁴: “Si quieres conocer al pueblo ecuatoriano, súbete en un bus de transporte urbano, te pisan, te insultan, te tiran... el vuelto”. Ir parado por más de una hora hace que muchos vuelquen la mirada a los autos privados, ellos tan cómodos, si tan solo tuviera unito, aunque sea viejito. Las contradicciones de la modernidad, apretados como sardinas pero muchos disfrutando de su iphone, chateando, existiendo hasta el cansancio en Facebook, twitter y demás redes sociales. Pero el chofer es solidario con las causas perdidas, por eso nos dedica su música a todo volumen; él debe pensar que la mayoría son adictos al reguetón, a los ballenatos, a la bachata o a la música del recuerdo. Tan solidario el conductor. Protestar en voz alta no vale la pena, el coro invisible puede gritar que se trata de algún amargado; así que el bus es el único lugar en que uno lee a Cortázar con fondo de Daddy Yankee.

El bus es un medio de comunicación por donde se lo mire. Para los más despiertos, en ese espacio uno puede enterarse de las noticias más recientes, análisis políticos que nacen de la voz del pueblo, quejas ciudadanas, consejos al Alcalde y al Presidente, amistades improvisadas y fugaces. Muchos se enteran de la vida ajena, porque existen

⁴⁴ Carlos Michelena, “El Miche”, es sin duda uno de los personajes más conocidos y queridos por parte de los quiteños, y también uno de los más odiados por la clase política, a quienes desenmascara sin piedad en su escenario público: el parque El Ejido. A pesar de su enorme popularidad, sigue actuando para la gente del pueblo dos días a la semana en ese espacio que ha sido testigo de miles de historias. En sus sketches cuestiona al poder sin descanso, especialmente a los “huéspedes de Carondelet” y a los alcaldes de turno. La risa es el arma fundamental en sus representaciones.

personas que hablan por celular a todo volumen y sin reparo alguno. A muchos la tecnología digital les llegó tarde y no diferencian muy bien entre lo que es su espacio privado y el público. Transcribo parte de una conversación -de lo que recuerdo- por celular de un señor de unos 55 años de edad aproximadamente con su esposa. El bus de la cooperativa *Lujoturisa* estaba completamente lleno, y las sonrisas de los pasajeros iban de lo grave a lo agudo, sin que el hablante se diera por aludido.

...Qués hija, ya te estoy diciendo que no. A ese majadero no le dejes entrara a la casa. No tiene buenas intenciones con la guagua, se le nota a leguas. Qué quieres, que a la primera nos salga con domingo siete. ¿Y quién se va a hacer cargo luego, vos? Porque la Mónica no sabe ni hacer una agua, peor ese pelón, sólo ha de saber de bares y esas cosas. Verás, Bacha, a vos te hago responsable si la guagua hace cosas de grandes. A mí qué me importa que se enoje, si esa es una casa decente. ¿Y vos qué piensas, que cuando se quedan solos se ponen a jugar rumi? Deberes, deberes, ya les voy a hacer deberes. Pobrecita de vos que le dejes entrar sin mi consentimiento a ese malcriado, porque ni saludar como hombrecito sabe. Ya cuelgo ve que se me acaba el saldo, estos de Movistar son una tarea de rateros, ni una semana me duró lo que puse tarjeta. ¿Cómo? Yo te llamé, pues. Si vos no sabes ni marcar. Que yo te llamé, digo, ve cuelga cuelga. Ya llego, solo que aquí hay un tráfico de morirse, por eso no voy a votar por tu alcalde, la misma porquería de siempre. Ustedes los correistas tienen la culpa, un psiquiatra es lo que necesita ése. Leerás la prensa para que te enteres las tonterías que hace tu Presidente. Colgá ve que luego no tengo saldo, digo. ¿Compraste la medicina? Quéshijá, nunca te acuerdas de nada. ¿Pero sí sabes con quién estás hablando, no? Por siacaso, con vos nunca se sabe...⁴⁵

Quizá los estudiantes de teatro, de comunicación, aprenderían mucho analizando cada palabra y gesto que se dibuja en el bus. Y así fue, el señor en mención, jamás se enteró de las risas que iban y venían después de su charla por celular, ese diálogo por celular generó un diálogo espontáneo entre varios por algunos minutos. Una escena teatral por excelencia y digna de estudio. El dramaturgo y director teatral ecuatoriano

⁴⁵ Parte de una conversación por celular en un bus de la Cooperativa Lujoturisa. Eran las 19h45 del 18 de noviembre del 2013, y el bus estaba en medio de una congestión habitual en la Av. Patria.

Patricio Vallejo, señala que el mundo escénico es el mismo mundo cotidiano pero visto desde otro punto de vista, pervertido, reordenado: “Es como si el sentido de la vida cotidiana se transformara, transformándonos a todos, es lo mismo pero no es. Es posible que ahí se encuentre la poética del teatro, su condición de arte.”⁴⁶

Entonces si un espacio público genera una dramatización de la vida cotidiana, el bus no se queda atrás. Y lo mejor de todo es que el público ya está ahí, esperando sin ser convocado. Bolívar Echeverría⁴⁷ diría *'theatrummundi'*, el mundo como teatro, “el lugar en donde toda acción, para ser efectivamente tal, tiene que ser una escenificación, ponerse a sí mismo como simulacro [...] Construir el mundo moderno como teatro es la propuesta alternativa del *ethos* barroco frente al *ethos* realista” (B. Echeverría, 1998: 195).

Dentro de un bus en la ciudad capital, ahora menos que antes, todavía se puede mirar toda una escenificación dramática en el espacio que domina el chofer y su ayudante. Un espacio lleno de todo. El volante envuelto en un hilo plástico de colores o en estuche de felpa. En el lado izquierdo superior una hamaca tejida de varios colores, en el centro el espejo retrovisor con un niño dios, a la derecha una virgen María, más allá un San José. Un CD de música colgado, un zapato de bebé, una mano que se mueve diciendo hola a todo el mundo, fotos de mujeres semidesnudas y una serie de leyendas que apelan al humor, por ejemplo: “si el niño es hijo del chofer, no paga”. “No te pegues que no soy

⁴⁶ Patricio Vallejo, *Teatro y vida cotidiana: las formas del lenguaje teatral y los procesos de comunicación en la vida cotidiana*, Quito, Universidad Andina Simón Bolívar, 1997, p. 9.

⁴⁷ Bolívar Echeverría plantea la existencia de cuatro diferentes maneras de vivir el mundo dentro del capitalismo, de interiorizar el capitalismo en la espontaneidad de la vida cotidiana (a los que denomina *ethos*); cada una de ellas implicaría una actitud peculiar –sea de reconocimiento o de desconocimiento, sea de distanciamiento o de participación- ante el hecho contradictorio que caracteriza a la realidad capitalista (*ethos* realista, *ethos* romántico, *ethos* clásico y *ethos* barroco). Este último no niega la contradicción propia del mundo de la vida en la modernidad capitalista, la reconoce como inevitable pero se resiste a aceptarla; pretende convertir en ‘bueno’ el lado ‘malo’ por el que, según Hegel avanza la historia.

bolero". "Hoy no fío, mañana sí", etc. Un escenario frontal excesivo que, de alguna manera, recuerda los interiores de muchos hogares que, mientras más llenos estén de objetos, mejor, "más bonito". Nada se bota, todo sirve para algún momento. No es nada raro juntar en un mismo espacio la máquina de escribir antigua que compró el abuelito junto a la moderna computadora. En ese mismo sentido, un bus del año 2010, moderno, es "adornado" con objetos que actualmente "no sirven para nada". Echeverría piensa que una exagerada estetización barroca de la vida cotidiana, que vuelve fluidos los límites entre el mundo real y el mundo de la ilusión. Puede ser visto no como el subproducto del fracaso en una construcción realista del mundo, sino como algo que es así porque pretende ser así: como una estrategia propia y diferente de construcción del mundo (B. Echeverría, 1998: 195). En ese sentido, Vallejo señala que el teatro es un mundo, un horizonte de sentido, no sólo una representación de la vida, es la vida misma poetizada, metaforizada, trasladada en el sentido que la organiza cotidianamente (P. Vallejo, 1997: 46).

2.3 Arte urbano: Interpelación de la ciudad normada.

El arte es propicio para dialogar e interpretar, para hacer preguntas –que disemina o pone sobre el tapete- y aventurar respuestas. Interroga al ciudadano pero también le da materia para que él interroge a su ciudad.

María Elena Ramos

¿Qué mismo es eso del arte urbano? ¿Qué significa observar artistas en el espacio público y no en los salones de arte o salas de teatro? ¿Existe realmente un arte urbano?

¿El arte debe ser efímero? Estas interrogantes pretenden abrir un camino de análisis y discusión en torno al tema del arte, de lo urbano y lo popular.

Al situar lo urbano como una tensión entre racionalización y expresividad, se reconoce también a las ciudades como lenguaje, como producción de imaginarios. Así lo cree García Canclini, quien añade que las ciudades no son sólo un fenómeno físico, un modo de ocupar el espacio, de aglomerarse, sino también lugares donde ocurren fenómenos expresivos que entran en tensión con la racionalización, con las pretensiones de ordenar la vida social (G. Canclini, 2004: 60). Estos fenómenos expresivos irrumpen con fuerza en los parámetros de la normativa social, modificando espacios, lenguajes y hasta comportamientos. Un graffiti en una pulcra pared blanca de algún edificio público puede resultar molesto para la mente que racionaliza aquello como una afrenta al orden y al ornato de la ciudad, pero para quienes se camuflaron en las sombras y dieron a luz alguna leyenda político o de otra índole, el hecho adquiere ribetes libertarios y hasta románticos. Cruzar la frontera de lo permitido y garabatear letras sin ningún interés económico, salvo el gusto de expresar lo que se piensa o se siente por medios no convencionales, es un ejercicio que desborda alegría y adrenalina. Saber que se está jugando con lo prohibido y asumir los riesgos que ello conlleva, genera un saborcito difícil de olvidar.

Alicia Ortega considera al graffiti como texto a la vez verbal y visual, que puede ser leído y contemplado como imagen.

El sentido elaborado durante el proceso de lectura del graffiti rebasa el código verbal y lo que recibe el lector-espectador es un efecto equilibrado de información y figura. [...] Desde mi lectura considero al graffiti como una marca que va

tatuando la piel de la ciudad; es un modo de consignar la experiencia del límite; es una escritura de una demarcación territorial de los diferentes grupos sociales.⁴⁸

Escribir un graffiti nos acerca a una forma de puesta en escena. La leyenda, cualquiera que esta sea, narra un pensamiento, una emoción, una pena, una bronca reprimida. Quien se adueña de una pared efímeramente logra apropiarse de un espacio y dejar su huella, genera un acto comunicativo desde las sombras. Ortega señala que la lectura del graffiti hace que los habitantes urbanos, al andar y detenerse, adopten una postura y una gestualidad particular, un modo de caminar por las calles y pactos de lectura basados en la complicidad. Así, el mismo puede ser leído como un elemento extraño que altera el textourbano, que produce efectos en lo simbólico y que propicia una mentalidad urbana que modifica la concepción y el uso social de sus espacios (A. Ortega, 1999: 31). El arte es entonces un camino que busca adentrarse en el imaginario social del transeúnte, que pretende pinchar las fibras más hondas del mismo y que, de alguna manera, lo mueva a la acción. Una leyenda o una frase escrita en la pared, un performance, una irrupción escénica en la vía pública, le sacan al peatón, por un instante, de la cotidianidad y lo sumergen en un paréntesis reconfortante o, incluso, de desagrado, pues este tipo de prácticas no buscan solo agradar, sino que se alimentan también de la provocación, de la mueca de asco y de las palabras al viento. María Fernanda López, artista escénica y gestora cultural, opina que nos enfrentamos a la ciudad en términos de reapropiación, en un lenguaje casi de conquista o mejor dicho una reconquista: “Estas nuevas mediaciones urbanas, que traducen al arte como un posible catalizador de demandas sociales y

⁴⁸ Alicia Ortega, *La ciudad y sus bibliotecas: el graffiti quiteño y la crónica costeña*, Quito, Corporación Editora Nacional, Universidad Andina Simón Bolívar, 1999, p. 23.

comunitarias, constituyen verdaderos canales de comunicación y diálogo entre los habitantes y sus territorios”.⁴⁹ Un diálogo que no siempre será afectuoso sino lleno de tensiones. Un performance escenificado por actores y bailarines en una pileta de la calle Madrid y Avenida 12 de octubre, en los primeros días del mes de octubre del 2013, generó comentarios a favor y en contra por parte de los curiosos. Todos los participantes habían “invadido” la pileta, estaban mojados y hacían una representación sin palabras, que parecía mofarse del monumento a Isabel la Católica, ubicada dentro de la pileta. La misma estaba con una gran venda en los ojos y había sido vestida con un ropaje muy pobre. Una de las bailarinas camina lentamente y con el torso desnudo. Algunas personas miraban con atención, otras se reían burlescamente y las menos desaprobaban con gestos de indignación semejante afrenta a la moral y a las buenas costumbres ciudadanas. La representación buscaba cuestionar esa imagen colonial ubicada cerca de tres Universidades de la capital, a la vez irrumpieron en la cotidianidad de la gente, apropiándose de un espacio público, al que, vale decirlo, lo salpicaron también de erotismo. La capital ha sido escenario de las más atractivas propuestas de arte performático, apunta López, mismas que condensan una amplia gama de apuestas estéticas que van desde el uso creativo de sus calles, el diálogo con sus habitantes, hasta llegar a verdaderas propuestas de cuestionamiento social y político (M. López, 2008: 23).

Más allá de este tipo de manifestaciones urbanas de irrupción, conviene preguntarse si se puede conceptualizar el arte urbano o el arte popular. Es una discusión que lleva décadas pero que no deja de originar preguntas. Lo seguro es que siempre se lo

⁴⁹ María F. López, *Nuevas escenas, otros espacios: Espacio Público y “Arte Acción” en Quito*, Quito, Tesis, Universidad Andina Simón Bolívar, 2008, p.20.

puede problematizar. Cuando se habla de arte urbano o popular se pretende decir quizás: arte pero no tanto, o simplemente ¿se procura ubicar el espacio en que éste se desarrolla? ¿Lo popular o lo urbano necesitan enfatizarse para reafirmar su contenido? Arte del pueblo o arte que sale a las calles. Arte para que el común de la gente lo entienda o arte interactivo. Arte que se desviste del ropaje de lo complicado para mostrarse desnudo ante los ojos del público. Arte de la diversidad o arte latinoamericano o arte decolonial o arte de resistencia. Cualquier apellido puede calzarle, sin embargo queda la duda de si es hijo reconocido o arte de madre soltera. Alguien diría el arte es arte y punto, lo demás es cualquier cosa. Umberto Eco, en su obra *La definición del arte*, habla sobre una multiplicidad de signos en una obra: "...lo que equivale a decir que la obra de arte constituye un hecho comunicativo que exige ser interpretado y, por consiguiente, integrado, completado por una aportación personal del consumidor. Aportación que varía según los distintos individuos y las situaciones históricas...".⁵⁰ Eco sostiene que el arte va más allá de una simple comprensión, o sea una suerte de razonamiento crítico-interpretativo. Según esta definición, o interpretando a Eco, acompañar el concepto de arte con algún adjetivo o sustantivo sólo logra maximizar la orfandad. La institucionalidad suele afirmar que el arte popular o la cultura popular también merecen importancia y recursos y publicidad. Es como repetir que los negros también son seres humanos. La desvalorización surge desde una supuesta reivindicación.

Diversos artistas sugieren que es importante hablar de un arte latinoamericano, pues en este continente se generan otras historias y el contexto demanda nuevos

⁵⁰Umberto Eco, *La definición del arte*, Barcelona, Ediciones Martínez Roca, 1970, p.51.

enfoques. Carlos Amorales, uno de los artistas mexicanos más representativos del mundo contemporáneo, sostiene que debido a su complejidad geográfica, el arte contemporáneo latinoamericano es diferente según las zonas donde se produce. Menciona que Latinoamérica da la impresión de ser una utopía fallida y que hoy, en el arte latinoamericano, es crucial la discusión sobre el pasado reciente, así como las preocupaciones hacia la situación social, por la injusta distribución de la riqueza. Curiosamente el arte latinoamericano tiene la capacidad de digerir y utilizar tanto posiciones figurativas como abstractas, tanto emocionales como conceptuales: “Existe una tensión entre lo local y lo global que afecta a todos los artistas latinoamericanos, lo que implica una negociación constante entre los códigos culturales supuestamente ‘originales’ y los del público, tanto local como foráneo. Tal vez lo que defina al arte latinoamericano sea esa ambivalencia, ese estar ‘en medio’ en una negociación entre distintos lenguajes”.⁵¹

El filósofo y catedrático español José Jiménez, advierte que sería mucho más apropiado subrayar la pluralidad del “arte de las Américas”, su riqueza y superpoblación o mestizaje y fuentes culturales diferentes, que de “arte latinoamericano”.⁵² Algún suspicaz podría plantear “arte de la amazonía”, “arte del litoral”, “arte de las Áfricas”, etc. Más allá de la ironía, el hecho de querer plantear un genérico para el arte de estas tierras podría entrar en conflicto con la diversidad que el mismo autor señala. Desde otra orilla, la artista mexicana Teresa Margolles señala que no existe un arte latinoamericano como tal. Hablar

⁵¹ Carlos Amorales, *¿Cuál es la identidad del arte latinoamericano?*, El Cultural. Disponible en: <http://www.elcultural.es/version_papel/ARTE/27526/Cual_es_la_identidad_del_arte_latinoamericano>. Acceso: 3 de marzo 2014.

⁵² José Jiménez, “Pensar desde América Latina”, en José Jiménez, ed., *Una teoría del arte desde América Latina*, Madrid, MEIAC/Turner, 2011, p. 10.

de una totalidad en realidades socioeconómicas diferentes sería casi imposible resumirlo en un sólo concepto. El arte que se produce actualmente en Latinoamérica -argumenta- no se define únicamente por la situación geográfica, racial o de género. Las formas de producción generan temáticas variadas y esa es su gran riqueza.⁵³ El arte de la calle que se produce en diversos puntos de Latinoamérica responde a esa necesidad de contar y contarnos, de establecer puntos de encuentro en el espacio público y de criticar al poder en todas sus formas, aunque esa crítica se vista de un lenguaje no apto para oídos sensibles, de palabrotas que hieren la sensibilidad de los señores del buen vestir y del buen decir. El teatro de la calle que se practica en Quito responde a esa necesidad de cuestionar el día a día, de interpelar al poder y a sus instrumentos de dominación. Carlos Michelena, el enano Araujo, Eclipse solar, Manicho, son algunos de los cuenteros callejeros que -por medio de la risa festiva- logran lanzar dardos cuestionadores a una sociedad que los margina por su condición: “payasitos nomás son”.

Un interesante análisis sobre el particular lo sintetiza el crítico de Arte y Promotor Cultural paraguayo, Ticio Escobar, quien escribe que en América Latina, la modernidad del arte popular, como la de otras formas de arte, se desenvuelve a partir de los desencuentros producidos por el lenguaje moderno central al nombrar otras historias y ser nombrado por otros sujetos.

Sus mejores formas se originan mediante deslices, equívocos y malentendidos; yerros involuntarios e inevitables lapsus. Pero también surgen de las distorsiones que producen las sucesivas copias, de las dificultades en adoptar signos que

⁵³ Teresa Margolles, *¿Cuál es la identidad del arte latinoamericano?*, El Cultural. Disponible en: <http://www.elcultural.es/version_papel/ARTE/27526/Cual_es_la_identidad_del_arte_latinoamericano>. Acceso: 3 de marzo 2014.

suponen técnicas, razones y sensibilidades diferentes y, por supuesto, del consciente intento de adulterar el sentido del prototipo.⁵⁴

Quizá el cambio más radical que se está produciendo, en palabras del docente de Filosofía y Estética de la Universidad de Chile, Pablo Oyarzún, es que el público del artista ya no es una masa estática y localizada, un grupo de personas con los pies enterrados en un lugar preciso: “El artista hoy tiene posibilidades casi infinitas de definir un público. No importa si el vecindario con el que se comunica está rodeado física o virtualmente, la comunicación puede mantener la misma intimidad que lograba el cuadro en la galería”.⁵⁵ Lo mismo sucede con el teatro, la danza y las artes literarias. Definir un público conlleva una serie de ventajas, como el hecho de siempre contar con gente que observa y disfruta de la representación, pero también se puede caer en el facilismo y en el paternalismo de décadas pasadas, en las que se creía que al pueblo hay que darle todo hechito porque se corría el riesgo de que no entendieran; es decir, se los privaba del misterio y de la expansión del conocimiento; se menospreciaba la capacidad intelectual y de interpretación de los espontáneos espectadores.

Con todo lo expuesto, sería inconveniente hablar de un público; de lo que se trata es de evidenciar la presencia de “públicos” en cuanto a los diversos lugares de representación y también a la recepción estética de los sujetos. El arte en espacios públicos se aferra a un compartir con la gente, a un ejercicio de comunicación directo y sensitivo, a otras matrices estéticas que permita abrir nuevos caminos de relación y de

⁵⁴ Ticio Escobar, “Culturas Nativas, Culturas Universales. Arte indígena: el desafío de lo universal”, en José Jiménez, ed., *Una teoría del arte desde América Latina*, Madrid, Editorial Turner, p. 42.

⁵⁵ Pablo Oyarzún, “Categorías estéticas y puntos de enfoque”, *La cifra de lo estético: historia y categorías en el arte latinoamericano*, *Una teoría del arte desde América Latina*, Madrid, Editorial Turner, 2011. p. 128.

expresión. En realidad, se acerca más al hecho político que al estético; sus objetivos son distintos, pues en la calle o en cualquier espacio público nunca se sabe qué puede pasar; las personas no reaccionan igual que dentro de un salón de arte e incluso se puede dar el caso de que quieran intervenir de algún modo en lo que observan. María Elena Ramos, investigadora venezolana en artes visuales, citando al filósofo alemán Wolfgang Welsch, sostiene que este autor propone la resistencia a la rampante estetización del espacio público: “así como la extrañeza, la disrupción, la interrupción y la alteridad como categorías determinantes para la acción del arte en las calles, características de particular pertinencia en ciudades latinoamericanas”.⁵⁶ Hay una dimensión que se genera entre el artista que hace obra y la ciudad en la que la hace ser. El artista revela en esa obra ciertas esencias de lo urbano, pero también al crearla constituye ciudad, estableciendo lugares permanentes o efímeros. Así, el artista tanto concede como dispone, tanto se adapta, acepta y continúa como funda e inicia. Tanto descubre como inventa (M. Ramos, 2011: 275).

Cualquier espacio público es bueno para mostrar lo que se sabe, lo que se aprende. Pararse frente a los semáforos, en la vereda de enfrente, o en el césped de más allá, es un desafío al azar. Nunca se sabe qué puede pasar, y ese es el mérito. Jamás se está preparado del todo, porque cualquier cosa puede ocurrir en la calle. Hay días malos y días peores. Los centavos que logran reunir en horas de trabajo se evaporan esa misma noche. Ramos argumenta que las diferencias entre el arte en nuestra América y en el resto del mundo no son tanto de lenguajes, géneros, estructuras y modos de intervenir -de

⁵⁶ María Elena Ramos, “El arte público en la escena urbana”, en: *Una teoría del arte desde América Latina*, Madrid, Turner editores, 2011, p. 274.

propiedad universal y distribución internacional-, cuanto de contenidos, objetivos y tipo de búsqueda de sentido: “Parecería que el ser latinoamericano adopta nociones y formas ajenas cuando puede adaptarlas a su temple, rechazándolas en caso contrario” (M. Ramos, 2011: 278).

El arte como comunidad y como una manera de estar con *el otro*, aunque sea efímeramente genera una lectura significativa que parece ir más acorde con la realidad del continente. Esa comunicación de doble vía, apartada de la cuarta pared que se estila en las salas de teatro, plantea un ejercicio libertario de no ser ajeno al contexto del que forma parte, sino un vecino más con una práctica distinta. Es un bajar del pedestal impuesto por Occidente, del que mira al artista como un ser especial, admirable, al cual hay que rendirle honores especiales. Los medios masivos de comunicación han dotado al artista de un aura especial. Si el mismo tuvo la suerte de salir en televisión, y lo que es peor, si se lo cree, jodido el pollo. Por lo mismo, concluye Ramos, la idea de “ser uno con”, toma aquí relieve. En acciones extraordinarias y de corto tiempo, que intervienen tanto al espacio como al hombre urbano, el arte estimula otro modo de estar: un descubrir-penetrar, un transitar-pasar, un inusual pertenecer. Y cuando uno siente que pertenece a un determinado lugar o espacio, los lazos identitarios se fortalecen.

2.4 Buenos días damitas y caballeros...

Muchos de los que se consideran artistas populares o callejeros o urbanos, se sirven de los medios de transporte públicos para hacer su representación, y que a la postre les sirva para su sobrevivencia. Músicos, hip-hoperos, payasos, han hecho de los

buses, y últimamente del sistema integral trolebús, su sitio de trabajo. El bus, por su propia dinámica es un espacio complejo, y más aún si se quiere hacer de él un escenario móvil para mostrar un hecho artístico. Pero en medio de estos flujos y tensiones surgen las imágenes, nuevas subjetividades, los conflictos e ironías de artistas individuales y colectivos con nuevas propuestas urbanas. La especialista en Historia del Arte Contemporáneo, Carolina Ponce, sugiere que es precisamente por esas tensiones que los artistas buscan nuevas formas de expresarse, sobre todo porque los mismos han cuestionado el “arte que se encierra” y que se alimenta de códigos establecidos. La autora plantea que debido a estos lugares en donde la pasividad es la que manda, se han incorporado a la luz pública otras formas de entender y representar el arte, que suelen ir en contracorriente, y a los que Ponce llama los “caballos de Troya”, mismos que decodifican o recodifican las convenciones institucionales, en aras de articular relaciones más vitales y audaces con el mundo exterior y la vida cotidiana.⁵⁷

Existen artistas, escénicos, sobre todo, que reniegan del arte de salón, pues, en una realidad como la nuestra, no siempre, o mejor dicho, sólo de vez en cuando se tiene sala llena, lo que genera una gran frustración en ellos. A veces una obra de teatro o de danza necesita de cinco y seis meses para ser puesta en escena, y el balance de público es desalentador. Esta es una de las causas por las que muchos de ellos han optado por la calle, por los espacios públicos, con el fin de alimentarse de ese espíritu colectivo llamado

⁵⁷ Carolina Ponce de León, “Caballitos de Troya: arte e intervenciones en el espacio público, algunos ejemplos de América Latina”, en *Políticas Culturales Urbanas, Experiencias europeas y americanas-Seminario Internacional*, Bogotá, Panamericana Formas e Impresos S.A, 2003, p. 138.

público. “La cosa está en la calle”, señala Sergio Silva,⁵⁸ cantautor y teatrero quiteño, que se decidió por otros espacios en donde la gente común pueda disfrutar. Desde el año 2000 subió a los buses de Quito para seguir la huella dejada por el poeta militante Bruno Pino en los años setenta. Pino recitaba sus propios textos en los buses, casi siempre ligados a los ideales de la izquierda. Fue uno de los pioneros del teatro de la calle. El escritor ecuatoriano Huilo Ruales escribió una sentida crónica sobre Pino titulada “El alero de las palomas sucias”. En el texto afirma que se cambió el nombre con sus propias manos y lo sustituyó con el de Juan Pino, con el fin de fusionarse con su gente. Ruales apunta que Juan, a los 8 años, en la escuela, se inaugura de poeta oral:

Atraviesa la adolescencia azorado con la realidad, sobre todo social, y encantado con el chisporroteo del habla popular. A los 20 años obtiene un premio literario. A los 24, cuando cursa el quinto año de Medicina, se convence de que la muerte es una enfermedad de la vida y que ser médico no le alcanzaría para paliar el amor humano que le habita. Allí queda el estetoscopio como una serpiente de monstruoso oído y baja a la calle para extraviarse en la multitud, llevando la marca de la rabia y la soledad de los poetas irreversibles.⁵⁹

Silva pensó que no había mejor manera de comunicar a la gente que replicar la poesía oral de Bruno Pino. A partir de ese año se convierte en un incansable difusor de la poesía latinoamericana con contenido social en los buses de transporte urbano. Una poesía para todos. De esta propuesta escénica hablaremos más adelante.

Quizá una de las consecuencias negativas de este arte para todos, podría ser el facilismo con que ciertos artistas enfrentan determinadas propuestas. Se desvaloriza la

⁵⁸ Sergio Silva es el impulsor de esta propuesta escénica en los buses de transporte urbano a partir del año 1999. No tiene una formación académica pero su labor artística la ha emprendido desde que tiene 16 años en diversos grupos. Cree en un arte militante que ayude a cambiar las estructuras sociales.

⁵⁹ Huilo Ruales, *El alero de las palomas sucias I, (crónicas de mi guerra crónica)*, Quito, Eskeletra Editorial, 2013, p. 69-70.

capacidad de ciertos sectores de generar lecturas distintas, interpretaciones críticas, que tanto ayudarían para desarrollar otras capacidades sensibles e intelectuales. O tal vez, su objetivo sea comunicar un mensaje en particular de una forma pedagógica, y que el arte se convierta en una herramienta educativa.

Pero también están los artistas que quisieron que la ética y la estética se tomen de la mano, y se atrevieron a cambiar lo ya mil veces repetido. Las llamadas vanguardias políticas y estéticas hicieron causa común para resignificar algunos temas sociales y generar nuevas perspectivas. Pensaron como Eduardo Galeano en el sentido que “convencer a los convencidos es un deporte muy aburrido”, así que plantearon nuevas propuestas, se aventuraron a hibridar los contextos del arte: “...convirtiéndose en intelectual público, artista-ciudadano, artista-etnógrafo, artista-educador, artista-activista que suministra ‘servicios’ culturales y artísticos en los que las preocupaciones estéticas son muchas veces secundarias”. (C. Ponce, 2003: 138). Hay quienes sostienen que este arte comprometido le hace mucho daño al movimiento artístico, pues aquello que pasó en los años sesenta y setenta le pasó factura a un creativo trabajo artístico, en donde el rigor metodológico y estético era puesto en un segundo plano. Así cualquiera puede ser artista; en ese sentido se desvaloriza al arte como profesión. Si algún profano está viendo un espectáculo de danza contemporánea y se repite para sus adentros, “yo también podría hacer eso”, significa que el rigor con el que se montó la obra es endeble, se banaliza al artista y a su práctica. La crítica de arte y escritora mexicana, Avelina Lésper, expresa que “la carencia de rigor (en las obras) ha permitido que el vacío de creación, la ocurrencia, la falta de inteligencia sean los valores de este falso arte, y que cualquier cosa se muestre en

los museos”.⁶⁰ Habría que añadir que lo mismo sucede en las artes escénicas. Señala Lésper que los objetos y valores estéticos que se presentan como arte son aceptados, en completa sumisión a los principios que una autoridad impone. Sería bueno preguntarse quién dice qué es arte y qué no, pero también cuál fue la formación de aquellos que ante el primer impacto sensitivo, certificaron al mismo como artístico. Es entendible entonces que la sustitución de artistas se dé por la poca calidad de sus trabajos. Actualmente hacer arte es un ejercicio ególatra, sentencia Lésper, y argumenta que los performances, los videos, instalaciones están hechos con tal obviedad que abruma la simpleza creadora, son piezas que en su inmensa mayoría apelan al menor esfuerzo, y que su accesibilidad creativa nos dice que es una realidad, que cualquiera puede hacerlo.

Lo que ciertas representaciones escénicas o performances han logrado consolidar, aunque sea de forma efímera, es un diálogo público a muchas voces. En la ciudad de Quito existen experiencias importantes en cuanto a la construcción de un arte urbano y desligado de los cánones occidentales, con el afán de darle voz propia a los productores independientes y a demás ciudadanos que hacen de la creatividad su lugar de enunciación. Un proyecto importante es el que realiza la gente del colectivo Tranvía Zero y su Festival Al-Zurich, con una serie de propuestas artísticas urbanas que han arrancado más de un aplauso. Estas ideas creativas en las que los moradores de los barrios del sur dejan de ser pasivos para ponerse a la orden de la acción estética, generan lenguajes y logísticas alternativas, a la vez que desafían la territorialidad del arte que se ha impuesto como normativa. Esta fusión entre arte y espacio público genera estrategias simbólicas y

⁶⁰Avelina Lésper, “El Arte contemporáneo es una farsa”, en Vanguardia (Mexico). Disponible en: <www.vanguardia.com.mx> Acceso: 21 de febrero 2014.

lúdicas que alteran la cotidianidad de la ciudadanía y los vuelve, por lo menos cómplices de lo que se presenta.

Los diferentes artistas y colectivos que hacen de la ciudad y los espacios públicos su lugar de enunciación, creen en un arte vivo, que transgreda, que incite a la acción y pueda generar diversos sentidos. Apropiarse del espacio público por medio de performances, graffitis, intervenciones escénicas, etc., hace que los habitantes de la ciudad interactúen, produciéndose una comunicación con diversas significaciones. Por un lado, los artistas se despojan de su imagen de bohemio desconectado del mundo real, de su ego de persona especial y creativa, para ser parte constitutiva de la sociedad. El artista que desarrolla su práctica en el espacio público es un artista comprometido con su espacio y tiempo, que impugna creativamente el actual estado de las cosas.

CAPÍTULO III

DE LAS TABLAS A LOS BUSES: INTERVENCIONES ESCÉNICAS EN EL TRANSPORTE URBANO

DE QUITO

Grupos artísticos: “Los de a Pie Teatro”, “LlaktaShunko”, “La Muralla”.

Como se manifestó en el capítulo anterior, la apropiación del espacio público por medio del arte urbano ha generado una relectura de lo que se entiende por ciudad. Todo tipo de intervenciones o escenificaciones urbanas provocan “algo” en los transeúntes. Las calles, parques y plazas dejan de ser espacios de miedo, de estrés, de rutina, y se convierten en lugares aptos para el disfrute humano. En el presente capítulo se analizará las intervenciones escénicas que tres grupos de actores y narradores orales llevan a cabo regularmente en los buses de transporte urbano de la ciudad de Quito. El trabajo de campo, las entrevistas a los protagonistas y la observación directa son las fuentes de las que se nutre la metodología propuesta para este fin.

3.1 Un día cualquiera en un bus cualquiera...

Los tres grupos de actores y narradores orales se apropian de la Avenida Patria, a las 11h00. Se dividen en paradas estratégicas, a las que ya conocen de memoria y proceden a subirse a distintos buses de transporte urbano. La condición es que los mismos no estén llenos de pasajeros para que la escenificación sea mejor apreciada. Prefieren las

rutas en donde la congestión sea la constante, de esa manera la atención está garantizada.⁶¹

El bus seleccionado es Transportes Zeta. Subo con dos narradores del grupo “La Muralla”:⁶²Geovanny Pangol y Tania Benítez. Van vestidos con pantalón negro, buzo blanco y un sombrero negro. Me comentan que hacen este ejercicio de subirse a los buses desde que se inició el Festival de Narración Oral y Artes Literarias *Memoriandante*, en mayo del 2011. Fueron invitados a participar y desde ese momento suben a las unidades de transporte urbano aunque sea una vez a la semana, no solo porque es un deleite para ellos sino como una forma de entrenamiento actoral. Geovanny comenta: “No hay mejor público que uno que aparece de imprevisto”. Tania se queda cerca al chofer y Geovanny se ubica en la parte posterior del bus. Tania comienza su actuación con un microcuento latinoamericano que alude a la muerte. Luego Geovanny recita unos versos de Eduardo Galeano, su compañera se apresta al juego, el texto se declama a dos voces. Cerca de

⁶¹ Es una de las rutas con la que más se sienten cómodos los actores y narradores de los tres colectivos artísticos estudiados, no solo por lo céntrico sino también por ser el público universitario el que más disfruta de las intervenciones. Estudiantes de las Universidades Central, Católica, Salesiana, Politécnica Nacional son el público preferido de los artistas urbanos, cuyas edades oscilan entre los 24 y los 42 años. El 14 de abril del 2014 se reunieron en la Av. Patria para escenificar sus intervenciones poéticas en los buses de transporte urbano, a propósito del día del amor y la amistad. Eligieron esa fecha con el fin de declamar poesía de autores iberoamericanos que hable sobre el amor y, a la vez, cuestionar lo comercial de la fecha. Aproveché la ocasión para hacer una observación minuciosa de sus representaciones y las reacciones de los pasajeros. Conversé con los integrantes después de su jornada de trabajo. Cabe indicar que soy parte de Los de a pie teatro, uno de los colectivos que realizan sus intervenciones en el transporte urbano.

⁶² Tania Benítez y Geovanny Pangol son parte del grupo “La Muralla”. El grupo lo conforman tres personas pero sólo los dos suben a los buses regularmente. El grupo fue fundado en el año 2004 y desde entonces su labor ha consistido no sólo en difundir trabajos escénicos, sino también en la formación teatral de jóvenes en las ciudades del Puyo y Ambato. Formaron el primer grupo teatral de la Amazonía: *Caminantes*. Prefieren el ámbito de lo popular, aunque también crean montajes en sala. No tienen formación académica, la experiencia, talleres y la autoeducación han sido su soporte. Son también gestores culturales, y en sus proyectos siempre buscan involucrar a la comunidad. Organizan el Festival Internacional de Clown desde el 2009. Usan la narración oral y la declamación como instrumentos de comunicación. Uno de sus proyectos se llama: “Yo amo leer”, que consiste en animar a la lectura a la gente de a pie. Para ello, se sirven de los espacios públicos.

cuatro minutos y la intervención culmina. El público los aplaude. Ellos agradecen y se bajan sin pedir ninguna colaboración. Después de ocho intervenciones, que les llevó cerca de una hora, Tania Benítez narra su experiencia:

No pensamos que el arte deba ser gratis, pero una intervención de esta naturaleza perdería parte de su espíritu si pasamos el sombrero. Nosotros gestionamos nuestros proyectos artísticos y podemos subirnos al bus sin cobrar nada. Habrá otros artistas que pidan una contribución económica, y está bien, pero para nosotros es un ejercicio poético que tiene una poética diferente. El hecho de que en un mismo trayecto se suban muchos vendedores informales, personas que solicitan una colaboración, predicadores, etc., llega a hastiar a los pasajeros, que saben que al final del discurso, pasarán por sus puestos extendiendo la mano. Hacer este trabajo nos genera una alegría inmensa, es incomparable la sensación de regalarle a nuestros comunes un momento de poesía, de crítica lúdica. El aplauso espontáneo, el agradecimiento expresado con los ojos, con una sonrisa es nuestra paga. Algunos artistas nos han cuestionado porque sostienen que acostumbramos a la gente a que el arte sea gratis. Están en su derecho pero hay acciones que van más allá de lo artístico, en nuestro caso, la acción es política.⁶³

Lo que “La Muralla” plantea es un ejercicio de diálogo entre el arte y la ciudad. Un diálogo hecho de sensaciones, de voluntad, de conciencia política. “La Muralla” considera más importante para su formación y su vida teatral, el estar en contacto con la calle, de donde según ellos salen las mejores historias. Existe en ellos un ejercicio de reapropiación del espacio público, aunque en este caso, esté regentado por privados. Es un encuentro abierto con la gente, a la que se puede mirar a los ojos, incluso darle una mano. Porque, en palabras de Simmel, cuando un número de personas viven aisladas dentro de determinados límites espaciales, cada una de ellas llena, con su sustancia y actividad, tan sólo el lugar que ocupa inmediatamente, y lo que queda entre este lugar y el ocupado por el prójimo, es espacio vacío, prácticamente nada. Pero en el momento en que estas dos

⁶³ Entrevista personal. 15 abril del 2014.

personas entran en acción recíproca, el espacio que existe entre ellas aparece lleno y animado (G. Simmel, 1997: 645). “La Muralla” logra con su representación llenar el espacio del bus, generar una interacción, aunque no se escuchan palabras por parte de los pasajeros, pero sí una gestualidad que se muestra sorprendida gratamente, aunque también se nota uno que otro rostro de desaprobación.

Es el turno de “Los de a pie teatro”.⁶⁴ Marián Morillo y Rommel García están ansiosos por empezar su mañana. Pasan cerca de cinco buses, todos llenos de pasajeros. Deciden caminar a otra parada. El bus seleccionado es Transportes Zeta. “¡Qué hermoso bus!”, se le escapa a Marián. Ese tipo de expresión es recurrente en ellos cuando el transporte seleccionado es lo bastante amplio para desplazarse por el mismo. Marián llama la atención de los pasajeros narrándoles un microcuento sobre el desamor. Posteriormente lanzan un poema a dos voces. Se trata de “Los amorosos” del mexicano Jaime Sabines. Al principio, el poema no parece importar a los oyentes, pero a medida que lo van declamando y usando su histrionismo para llamar la atención, los pasajeros se van enganchando en lo que se dice. A dos voces repiten: “...los amorosos no pueden dormir, porque si se duermen se los comen los gusanos. En la oscuridad abren los ojos y les cae en ellos el espanto. Encuentran alacranes bajo la sábana y su cama flota sobre un lago...”. Finalmente logran su cometido. Una señora de edad los contempla sonriente, mientras

⁶⁴“Los de a pie teatro” se fundó en el año 2007. Sus iniciadores fueron Sergio Silva y Hugo Palacios. Actualmente está integrado por Marián Morillo, Hugo Palacios, Rommel García y Julia Lozada, actores y narradores orales. Ninguno de ellos tiene formación académica dentro de las artes. Su apuesta estética se enmarca dentro del ámbito de lo popular y lo urbano. Su principal material de trabajo son los poemas de autores iberoamericanos, así como la tradición oral afrodescendiente. Son los propulsores del Festival de Narración Oral y Artes Literarias *Memoriandante*, que junta a diversos cuenteros y declamadores con el fin de hacer diversas intervenciones en los espacios públicos, desde el año 2011. Sus propuestas escénicas tienen un contenido social y prefieren los espacios públicos. Parte de su preparación actoral es improvisar temas de corte social en diversos espacios, con el fin de sensibilizar a los públicos.

comenta con su vecina: “¡Qué cosa más linda!” Un grupo de chicas universitarias los aplauden mientras piden “¡otra!” Pero la exigencia del poema los deja cansados, así que agradecen y se bajan de la unidad, ante la mirada atónita de muchos que no logran entender porqué no piden dinero a cambio. A un señor que los miraba con gran atención se le escapa un comentario: “¿Y no piden nada? A ellos sí les colaboraba”. Otro responde: “el gobierno les ha de pagar, cara de correístas tienen”.

Marián Morillo, narradora oral y titiritera, se explaya en un lenguaje muy coloquial al relatar la experiencia:

Como integrante de “Los de a pie teatro”, es una emoción muy grata compartir esta experiencia con la gente. Esa es la palabra “compartir”, porque de alguna manera, los hombres y mujeres que nos escuchan, que nos ven, nos regalan su atención, su sonrisa, una palabra de aliento, también una puteada de vez en cuando; pero lo importante es esa comunicación que se genera entre comunes. Para mí es un espacio genial en donde pongo a prueba mi capacidad de exponerme ante los demás, de hacer el ridículo, a veces, de sentir miedito antes de subirme al bus. Es una prueba de fuego para cualquier teatrero, y lo mejor de todo es que al final hasta te piden el número de celular o tu nombre para añadirte al Facebook. Contarles un cuento, declamarles un poema sin que se lo esperen, y en un bus, es un acto poético en sí. A veces te sientes frustrada porque parece que nadie te para bola, pero siempre hay alguien que escucha como si nada, te mira de reojo porque no quiere acudir al bolsillo. La gente necesita este tipo de acciones que rompan con su rutina, que les alborote alguna emoción, que les recuerde un amor prohibido, un dolor muy grande, una alegría compartida. Cuando piensas que nada va a pasar, que el tráfico sigue ahí, que el ballenato de fondo se hace carne y los minutos te envuelven como tamal, ¡zas!, un par de locos te disparan un poema, te narran un cuento y la vida en un bus, por unos minutitos vale la pena de ser vivida o ser buceada... Dentro de un bus, todo puede pasar. Una vez un borracho me gritó en plena intervención: ‘¡cállate puta!’ Quise morirme, se me nubló la vista, casi me hago pis, pero saqué fuerzas e improvisé un verso, que no rimaba pero igual gustó: ‘las putas putas están en el gobierno, y esos nunca se callan, esos solo saben de infiernos’. Me puse más roja que tomate pero la gente aplaudió la ocurrencia. El borracho concluyó: ‘igual, puta mismo eres’. Los

pasajeros rieron con ganas. Dos a uno, ganó el borracho. Te pasa cada cosa en el bus, cada historia. Lo disfruto más que pegarme un porro.⁶⁵

“Los de a pie teatro” miran a sus intervenciones como un espacio de diálogo y de imaginación. Existe una reapropiación del espacio público en un lugar que para la mayoría de pasajeros se convierte en un *no lugar*. Los artistas, sabedores de las múltiples complicaciones de actuar en un bus, arriesgan, prueban, se equivocan, pero logran construir un tejido efímero de relaciones con el otro. Usan mucho el humor en sus textos como recurso para generar un clima propicio, y la gente responde, muchas de las veces, con la misma arma: “lo que se inventan para no pagar el pasaje”.

En la misma Av. Patria pero de sentido contrario, el colectivo “LaktaShunko”⁶⁶ inicia un breve calentamiento de la voz, ejercicios faciales y recordatorio de textos. Sergio Silva y Ricardo Haro, vestidos informalmente y con un sombrero de ala ancha, inician sus intervenciones. El bus seleccionado es de la cooperativa 6 de diciembre. Hay cerca de 35 pasajeros. El joven controlador no les permite subir, pero ante la insistencia de los actores, acepta a regañadientes, mientras se ve obligado a bajar el volumen de la radio. Sergio Silva, de voz grave, inicia con una introducción sobre su trabajo y enseguida lanza un poema de Jorge E. Adoum: “No podrán atarnos”.

⁶⁵ Entrevista personal. 17 de abril del 2014.

⁶⁶ “LaktaShunko”, colectivo de artes escénicas, nació en Otavalo en marzo del 2010. Iniciaron cinco personas pero actualmente solo lo integran dos artistas. Se trata de Sergio Silva, quien fue iniciador de “los de a pie teatro”, y Ricardo Haro. Silva es actor, cantautor y poeta. Sus propuestas y textos tiene un fuerte contenido político, ligado a las ideas de izquierda. Cree que el arte puede ayudar en la tarea de concientizar a la gente. Dicta talleres de teatro a adolescentes y jóvenes en la provincia de Imbabura. Participa en encuentros de trova y de cantautores a nivel nacional. Fue él quien motivo a Ricardo Haro, joven actor para lanzarse a la aventura de declamar poesía social de autores ecuatorianos en los buses de la provincia de Imbabura. En ocasiones esporádicas visitan Quito para entrenarse y difundir su propuesta en los buses. Una de las escenificaciones más apreciados por los pasajeros y sus propios compañeros es el trabajo poético de Nelson Estupiñán Bass, de quien tomaron décimas, arrullos y contrapuntos. Ellos creen firmemente que la poesía debe salir de los libros y de los lugares cerrados para insertarse en el corazón del pueblo.

Inmediatamente “Pueblo, clave y fantasma de JJ”, del poeta Fernando Artieda es declamado a dos voces. Los pasajeros despiertan inmediatamente del marasmo propio de estar algunos minutos en el tráfico de Quito, y escuchan con atención el poema. Las reacciones de la gente son variadas, pero la mayoría parece disfrutar de lo que escucha. El texto de Artieda permite ciertas licencias teatrales, lo que es bien aprovechado por los dos actores. Con un sonoro aplauso son despedidos. En el fondo, una señora de edad se tapó los oídos durante toda la representación. Haro concluye nombrando a los autores de los poemas y exaltando la importancia de la poesía en la vida cotidiana de la gente. Finalmente, el joven controlador, vuelve a subir el volumen de la radio, desde donde suena un potente reguetón.

Sergio Silva, luego de finalizar sus intervenciones en siete buses, comenta entusiasmado su vivencia:

Por más que a veces uno se cansa del sube, corre y baja, la experiencia de encaramarse a un bus sin previo aviso y hacer lo que te gusta no tiene precio. Fundirse con tu gente, con el pueblo -aunque el término esté en desuso-, en un bus, y regalarles poesía por breves minutos, alimenta el espíritu nuestro y seguro, de los que nos oyen. Me parece que la labor del artista es estar acorde con su tiempo y espacio. Y si no es el arte el que puede irrumpir en los espacios públicos, ¿quién? Nosotros, como creadores, estamos en la obligación moral de proponer, de transgredir, de sumarnos a cualquier movida cultural. Apropiarnos por breves minutos de estas cajas metálicas con llantas, de ese espacio tan rico en significaciones y anécdotas, es un acto de libertad y de compromiso. Yo prefiero la poesía que tiene algo que contarnos, esa que cuestiona al poder y nos permite algún nivel de reflexión. Una poesía teatralizada que abra caminos de sensibilidad y entendimiento. Quizá esté equivocado y el camino sea otro, pero bajo esos parámetros me formé. El arte no debe ser solamente estético, algo más tendrá que narrarnos. La apuesta de “LlaktaShunko” es por un arte comprometido con la gente y con la vida. Si por eso me llaman anacrónico, no importa: el gustito de la propuesta y la respuesta de la gente, nadie nos quita. Tal vez les pase lo propio a los otros compañeros que hacen lo mismo que nosotros, pero cuando solo estamos de un pasajero cualquiera, en un bus que bien podría ser un escenario

para decir algo extracotidiano, dan unas ganas de pararse y lanzarse a lo que venga. Y de hecho, ha habido ocasiones en que nos hacemos una seña y que salga la palabra, a invadir con su fuerza ese espacio nuestro de todos los días.⁶⁷

“LlaktaShunko”, quizá el más político de los tres grupos, se juega por la democratización de los espacios públicos, aunque aquello implique conflicto. El geógrafo y urbanista español Jordi Borja argumenta que el espacio público es una conquista democrática. “La conquista implica iniciativa, conflicto y riesgo, pero también legitimidad, fuerza acumulada, alianzas y negociación. La iniciativa puede surgir de la institución política local o de un movimiento cívico, hasta de un colectivo social o profesional”.⁶⁸ Estos caminantes modifican su entorno, convierten en “lugares” lo “no lugares”, y estrechan vínculos con la comunidad. Se evidencia ahí un ejercicio performático de irrupción que hace del transporte público su lugar de enunciación. Augé observa que los caminantes son los que transforman en espacio la calle geoméricamente definida como lugar por el urbanismo (M. Augé, 2008: 85). Dentro del espacio público de un bus se crea, entonces, una zona no delimitada de conflicto y de encuentro. El sentir de los pasajeros sufre una ruptura de la cotidianidad que es aprovechado por los artistas para apropiarse de la atmósfera. El bus deviene en lugar antropológico, pues hay en los espectadores una especie de suspensión momentánea al verse, de alguna manera, interpelados por la representación sin previo aviso. Son miradas que se interpenetran, gestos que salen de su comodidad y códigos que abandonan la rutina. El bus se convierte en un territorio para la ruptura y el disfrute.

⁶⁷ Entrevista personal. 18 de abril del 2014.

⁶⁸ Jordi Borja, *El espacio público, ciudad y ciudadanía*, Barcelona, 2000, p. 70-71.

La historia cuenta que por los caminos, fiestas populares y ferias de la Antigua Grecia, paseaba sus pregones el rapsoda. Éste cantaba y recitaba poemas que había acopiado en su memoria para comunicar las peripecias y hazañas de su gente y de sus héroes. Más tarde, en la Provenza del siglo XII, surgieron trovadores y juglares. Rebelándose ante la mezquindad del clero y las monarquías, recuperaron para el pueblo la música y la poesía enclaustradas en los grandes salones reservados para las élites. Las plazas y el populacho atento y curioso eran los vivos testigos del humor picante y la reflexión de su lírica.⁶⁹ También en los territorios andinos de AbyaYala existieron los llamados *aravicos*, poetas que exaltaban a las deidades, del amor, de los hombres y de las gestas históricas en el Incario.

Así, y habiendo mencionado solo pocos ejemplos a modo referencial, podemos encontrar en cada punto de todos los continentes, donde se ha desarrollado el quehacer humano, la necesidad de comunicar desde tiempos inmemoriales y hasta la actualidad, los productos del proceso político y económico de las sociedades. La palabra oral funciona como el puente; la poesía, ya sea improvisada en el momento o elaborada en la soledad es el intenso camino que se recorre para cantarle a la vida.

Herederos seguros de aquella amalgama universal, encontramos en el Quito de los sesenta a los “tzántzicos”. Estos poetas, a decir de Leonardo Barriga López,⁷⁰ son una agrupación más homogéneas que las anteriores por su disciplina y capacidad de comunicación con el pueblo, por su fluidez verbal, de metáforas e imágenes graves. Añade

⁶⁹ Agustín Goytosolo, *Juglares y trovadores*. Disponible en: <www.cantandoenvozbaja.blogspot.com>. Acceso: 12 de enero del 2014.

⁷⁰ Leonardo Barriga, *Crítica y Antología de la poesía ecuatoriana. Cuadernos culturales Andinos*, Bogotá, Editora Guadalupe Ltda, Bogotá, 1981, p. 21.

Barriga que su mensaje, en su mayoría antilírico, indudablemente va a popularizar la poesía. Buscaban vincular al teatro y la poesía, pensando precisamente en que la poesía no era solamente una poesía leída sino una vena teatral, una teatralización. Al parecer, los grupos estudiados van por ese camino, sin la radicalidad de los Tzántzicos pero con una propuesta que funde la poesía con el teatro, la narración oral con el teatro, la vida cotidiana con el teatro. Rommel García, integrante de “Los de a pie teatro”, señala que lo que ellos transmiten es una poesía coloquial:

Que se sirve del teatro para hacerla más vivible, más terrenal, más ligado a nuestras formas culturales en donde quizá, es más importante el *cómo* al *qué*. Pienso que podríamos hablar de una poesía festiva, de una cuentería narrada con los ocho sentidos: los cinco convencionales más el sentido crítico de los pasajeros, el sentido de rechazo de los conductores y el sentido del a todo volumen bachata o ballenato. Son las dificultades que tenemos que sortear como artistas. Declamar “los heraldos negros” de César Vallejo con ballenato de fondo debe ser lo más parecido al barroco. Más allá de la broma, creo que ese ruido que nos acompaña, los timbres de los celulares, el runrun del motor, son parte de la efímera comunión de artistas y caminantes”.⁷¹

Se hace necesario recordar en los años ochenta, no solo a Bruno Pino, sino también a Héctor Cisneros y Diego Piñeiros. Todos ellos, empeñados en la construcción de un teatro popular y callejero con identidad nacional, han explorado de manera única y constante la “existencia en ruptura”, de la que habla Bolívar Echeverría en su obra *Definición de Cultura*. Parques, mercados, plazas, sedes barriales o buses de transporte urbano fueron y son testigos de ese aroma festivo que genera un encuentro fortuito lleno de sentido.

A tal grado el comportamiento “en ruptura” poética o estética resulta indispensable para la vida cotidiana, afirmándose como el más acabado de todos,

⁷¹ Entrevista personal. 16 de abril del 2014.

que ésta lo genera constantemente de manera espontánea. Gracias a él tiene lugar algo semejante a una conversación sistemática de la serie de actos y discursos de la vida rutinaria en episodios y mitos de un gran drama escénico global.⁷²

De alguna manera, quienes se apropian del espacio público y ejercen una labor artística, no sólo despiertan el ánimo en los transeúntes, sino también, la imaginación que se inserta en lo rutinario. Figura indiscutible en este ámbito es sin lugar a dudas, Carlos Michelena, “El Miche”, quien hizo del teatro callejero su apuesta por un mundo distinto. A pesar de compartir experiencias con grupos que hacían teatro de sala, optó por la calle, se apropió de un pequeño espacio del parque El Ejido, lo convirtió en su “oficina” y desde entonces cientos de personas han disfrutado de sus ocurrencias. “El Miche” es un referente obligado cuando de arte callejero se habla, muchos han aprendido de él, de su humor y de su compromiso con la gente del pueblo. Michelena es de los que no se calla nada, el juglar jodido que desenmascara a los gobernantes de turno y su hipócrita pose de salvadores de la patria. Este artista callejero hace de la irreverencia su forma de vida y nos ha regalado a los ecuatorianos su humor, irónico, festivo y burlón. Sus representaciones parten de la vida cotidiana, a las que les inyecta su toque personal, con mucha gracia e inteligencia. El teatro de la vida dibujado en el parque. Su lenguaje es el lenguaje de la vida cotidiana. Patricio Vallejo plantea que la palabra es tan sólo una de sus formas, que no puede existir si no es acompañada de las acciones gestuales, de la imagen, de la armonía, del color. Apunta Vallejo que estudiar teatro no es estudiar literatura dramática, es estudiar la vida misma de una sociedad. (P. Vallejo, 1997: 46).

⁷² Bolívar Echeverría, *Definición de la Cultura*, México, Itaca, UNAM, 2001, p. 207.

Estos “trovadores modernos” buscan públicos diversos, y en el bus los encuentran: el estudiante, el transexual, el burócrata, el chofer, el albañil, la ama de casa, el estudiante, el choro, el roquero, el siete oficios, la anciana, el abogado, la mendiga, la niña, el enfermo, en fin, todo el que hace uso del transporte urbano. Subir, caminar dos, diez cuadras, bajar de un bus, aguantar el sol y la lluvia. No hay fronteras en tanto exista un público siempre ávido, siempre listo. Compartir, irrumpir, remover, transgredir, innovar, compartir, usando la palabra, el cuerpo, el teatro, la poesía. Nada más. Es este el objetivo de quienes se proponen la calle como alternativa, como reto.

“Los de a pie-teatro”, “LlaktaShunko” y “La Muralla” nunca se propusieron hacer teatro en los buses, sino más bien invocar al juego, a la imaginación, a la provocación, al placer, a revelarse contra lo formal y establecido; una apuesta por el amor, por el dolor, por el compromiso con su gente, a la que se deben. Habría que preguntarse, entonces, como lo hace Edgar Vega: “¿Cómo rastrear prácticas que apunten a abrir caminos otros, frente a la dictadura de las formas de representación y poder enraizadas en la concepción occidental de arte y cultura?”⁷³ Geovanny Pangol, actor del grupo “La Muralla”, es enfático al afirmar que por más vueltas que le demos, nuestro arte no es de espacios cerrados:

Nuestra cultura se realiza en libertad, en espacios abiertos y públicos, donde todas y todos disfruten; nuestro arte es fiesta, es juego, es crítica y humor. Solo basta con presenciar una fiesta popular para darse cuenta de la riqueza de nuestra cultura. Subirse a un bus de transporte urbano es simplemente buscar otro escenario popular que está ahí, esperando ser apropiado. La poesía, los cuentos, la tradición oral que se difunde en este espacio enriquece tanto a los artistas como al público, y lo que es mejor, aportamos en hacer de los espacios públicos un lugar de encuentro, de comunión con el otro, de reconocernos como iguales, de que todos somos piel. La poesía y el teatro y la narración oral ayudan, en este sentido,

⁷³Edgar Vega, Falco, “Desenganche...Urgente...Hoy”, p. 12.

a hacer de los buses de transporte urbano un espacio de vida, de ruptura, de conflicto y de pertenencia”.⁷⁴

En la medida en que un espacio físico es intervenido adquiere sentido, se llena de significación. Recorrer una calle, sentarse en un bus, leer un libro recostado en un parque, un beso furtivo en la parada del trole, deja una marca, una huella que se queda impregnada en la memoria. La ciudad de Quito es sin dudas un territorio de disputas espaciales. La gran variedad de grupos que ha generado puestas en escena artísticas, performáticas, tanto en las plazas como en las calles, nos hablan de propuestas estéticas con diversos lenguajes, en donde confluyen creatividad, crítica social y posicionamiento político. La calle se convierte en un referente geográfico y de memoria.

El arte propone un diálogo con el espacio y los que en él habitan. El interior de un bus y los pasajeros son interpelados por la presencia del hecho creativo. María Fernanda López observa que, de esta manera las prácticas de arte, a las que ella y otros autores califican de “arte acción”, son un vehículo que propicia la comunicación entre los sujetos. Apunta que de esta forma, los caminantes, peatones o transeúntes, son alejados, en cierta medida, de aquellos sentimientos de soledad y enclaustramiento tan propios de estos tiempos. Al momento en que una acción creativa se desarrolla en la urbe, se vuelve un foco de atención, que congrega a los pasantes, motiva la reunión y la concurrencia (M. López, 2008: 25). Lo distinto de un espacio público como el bus, es que los artistas ya encuentran reunido a su público sin convocatoria previa; cada pasajero en su “butaca”, disfrutando o maldiciendo lo que los actores le ofrecen sin ser consultado.

⁷⁴ Entrevista personal. 18 de abril del 2014.

Lo paradójico de las intervenciones escénicas en los buses de transporte urbano en la ciudad de Quito, es que estos artistas aprovechan un espacio que para la gran mayoría de personas es un suplicio, no solo por la cantidad de buses que inundan la ciudad sino por ser, en parte, culpables de lo que algunos estudiosos llaman procesos de “desurbanización” y “des-espacialización”. Cada vez se puede caminar menos por las calles de Quito. Alicia Ortega anota que la aventura urbana, la posibilidad de habitar una ciudad, exige la apropiación de sus espacios para hacer de ella una ciudad plenamente vivida, capaz de entrar en los relatos, en la memoria, en los deseos de sus habitantes. El paseante es siempre, o casi siempre, un outsider, que, desde su particular posición espacial, puede descubrir, o padecer, el instante luminoso, o trágico, del acontecer urbano. Callejear la ciudad abre al sujeto a toda clase de revelaciones y fantasías; aunque también al dolor, la angustia y el desencuentro (A. Ortega, 2013: 44). Los escenarios de la vida cotidiana por los que transita el ciudadano de a pie, reclaman de él no solo adaptación sino un complemento para la expresión, señala Vallejo. El hombre se comunica en función del escenario que está ocupando. De esta manera el individuo es no solo lo que simula ser sino también el tiempo y el espacio que se encuentra ocupando, solo así puede comunicarse de forma completa. Los escenarios de la vida cotidiana son construidos, en términos significativos, por los individuos para habitarlos y complementar sus procesos comunicativos (P. Vallejo, 1997: 91).

Finalmente, es preciso señalar que estas acciones escénicas en espacios públicos, sobre todo, en los buses de transporte urbano, enriquecen la vida de la ciudad. Esa urbe que se muestra en ocasiones fría, indolente, apática, tiene un pretexto de qué hablar. Ese

pasajero que subió al bus a esperar su turno en el infierno, y que presenció un poema teatralizado, quizá sintió que su día cambió, aunque sea por minutos. Podrá comentar con el vecino de asiento o con su pareja en la casa. Pensará, quizá, que la poesía no es tan aburrida como le hicieron creer, que las palabras bien dichas, en cualquier espacio, pueden alimentar el espíritu. O tal vez piense lo que alguien comentó alguna vez al final de una representación en la línea “Colón-Camal”: “lo que se inventan para no pagar el pasaje”.

CONCLUSIONES

Quizá lo más difícil de llegar a las conclusiones es ese sentimiento de que faltó mucho por decir, y las varias preguntas que quedan flotando en el ambiente. Una investigación de esta naturaleza nunca está terminada del todo. Quedan puentes, caminos, quebradas y huecas por descubrir. Las calles, el espacio público, lo urbano, el arte, siempre tienen puntos de encuentro y de fuga, problemas por resolver y respuestas que casi siempre se quedan a medias. Indagar la ciudad, adentrarse en los intersticios de este Quito que abraza y perturba, que besa y abandona, es una tarea que siempre exige más luz, más caminos por andar, más buses que contar. Un solo viaje en esas cajas rodantes de veinte y cinco centavos por sufrir, no alcanza para entender las tensiones que se anidan entre pasajeros, chofer, leyes de tránsito, textura urbana y una serie de “metiches” que quieren “hacer algo” en medio del caos. Entonces, más que un ejercicio reflexivo terminal, los planteamientos que aquí se desarrollan tienen por fin estimular la investigación sobre fenómenos del habitar que están cerca de nosotros y que suelen pasar desapercibidos.

Al finalizar la presente investigación, se puede afirmar que el análisis de las ocupaciones del espacio público a través del arte no se agotan en las intervenciones escénicas descritas. El tema de lo urbano se encuentra en constante movilidad, sobre todo si de buses de transportación pública se trata. La reflexión contempla un diálogo con la

textualidad citadina, con sus oraciones de asfalto, sus comas de concreto y los puntos aparte de los cuerpos en movimiento.

Este trabajo investigativo planteó la posibilidad de un diálogo constante con varios teóricos, el transeúnte, y quien observa, mastica y escupe desde su experiencia de caminante eterno y de trovador de Colón-Camal o poeta de chaquiñán. El mirar, participar, leer, preguntar, escribir, hizo que, de alguna manera, floreciera un ejercicio de recuperación de la memoria de las prácticas creativas que se han realizado dentro de las unidades de la transportación pública. Intervenciones que no han tenido el eco suficiente, precisamente por apropiarse de un “espacio en movimiento”, y en el que el público es abordado sin previo aviso.

Las intervenciones escénicas en cualquier espacio público sugieren un diálogo, contacto visual y una interacción con los espectadores. Ahí es cuando aparece un quiebre efímero de la cotidianidad que puede generar nuevos sentidos. De alguna manera, estas irrupciones artísticas democratizan las prácticas creativas, permitiendo que un público cautivo disfrute de un hecho que lo saque de la monotonía y lo invite a una reflexión o, por lo menos, entregar una sonrisa, una mirada de reojo por si quieren cobrar, o un guiño de aprobación.

La apuesta por los espacios públicos, por los buses de transporte urbano, es una apropiación particular de significados diversos. Una mirada por dentro y por fuera que permite visibilizar una expresión que comunica, perturba y entretiene. Desde esta perspectiva, el espacio público como ámbito de comunicación e interrelación entre personas particulares necesita de la confluencia de saberes y de múltiples significaciones

que solo se encuentran caminando y apropiándose de lugares, que aunque estén cada vez más privatizados, se dejan acariciar, aunque sea por minutos.

Esas formas otras de transmitir sin pagar una entrada y de asumir lo teatral de la vida cotidiana como un regalo de la gente, del caminante, del pasajero. Lo teatral de todos los días que se hace el quite cuando escucha modernidad. Sí, apropiarse de los espacios públicos con distintas prácticas creativas no solo es un derecho sino un deber como trabajadores del arte. Para que la vida no nos coja dormidos cuando se apague la luz, es importante proponer acciones que nos enfrenten con la rutina y nos cuestionen nuestra profesión, y que mejor que hacer de los “no lugares” un “lugar” de disfrute, aunque sea momentáneo.

BIBLIOGRAFÍA

Alarcón, Juan Pablo, *Estaciones de Bicicletas como Alternativa de Transporte para la ciudad de Quito*, Tesis, Universidad San Francisco de Quito. Disponible en: <<http://repositorio.usfq.edu.ec>>. Acceso: 12 marzo 2014.

Alvarez-Curbelo, Silvia, “Las nuevas murallas: la walmartización de San Juan de Puerto Rico”, en Rossana Reguillo y Marcial Godoy Anativa, editores, *Ciudades translocales*, México, Editorial Iteso A.C., 2005.

Augé, Marc, *Los no lugares. Espacios del anonimato, Una antropología de la sobremodernidad*, Barcelona, Gedisa, 2008.

Barriga, Leonardo, *Crítica y Antología de la poesía ecuatoriana. Cuadernos culturales Andinos*, Bogotá, Editora Guadalupe Ltda., Bogotá, 1981.

Bauman, Zygmunt, “Espacio/Tiempo”, en *Modernidad Líquida*, México, Fondo de Cultura Económica, 2002.

Benjamin, Walter, *Poesía y Capitalismo. Iluminaciones II*, Madrid, Taurus, 1980.

_____, *Sobre algunos temas en Baudelaire*, Buenos Aires, Leviatán, 1999.

Borja Jordi y Muxi Zaida, *El espacio público, ciudad y ciudadanía*, Barcelona, Siglo XXI Editores, 2000.

Borja Jordi, *El espacio público, ciudad y ciudadanía*, Barcelona, Editorial Electa, 2000.

Bustos, Guillermo, “Quito en la transición: Actores colectivos e identidades culturales urbanas (1920- 1950)”, en *Quito a través de la historia. Enfoques y Estudios Históricos*, Quito, Editorial Fraga, 1992.

Calvino, Italo, *Las ciudades invisibles*. Disponible en: <www.edia.wix.com>. Acceso: 18 diciembre 2013.

Carrión, Fernando, “Los Centros Históricos en la era digital en América Latina”, en Rossana Reguillo y Marcial Godoy Anativa, editores, *Ciudades translocales*. México, Editorial Iteso A.C., 2005.

De Certeau, Michel, *La invención de lo cotidiano I, Artes de hacer*, México, Universidad Iberoamericana, 1996.

Echeverría, Bolívar, *Definición de la Cultura*, México, Itaca, UNAM, 2001.

_____, *Las ilusiones de la modernidad*, Quito, Editorial TRAMASOCIAL, 2001.

_____, *La Modernidad de lo barroco*, México, UNAM, 1998.

Eco, Umberto, *La definición del arte*, Barcelona, Ediciones Martínez Roca, 1970.

Escobar, Ticio, "Culturas Nativas, Culturas Universales. Arte indígena: el desafío de lo universal", en José Jiménez, ed., *Una teoría del arte desde América Latina*, Madrid, Editorial Turner, 2011.

García, Canclini Néstor, "El dinamismo de la descomposición: megaciudades latinoamericanas", en Patricia Navia y Marc Zimmerman, coord., *Las ciudades latinoamericanas en el nuevo des-orden mundial*, Buenos Aires, Siglo XXI editores, 2004.

_____, "La ciudad y los medios: imaginarios del espectáculo y la participación", en *Cultura y Comunicación en la ciudad de México*, México, Ed. Grijalbo, 1998.

_____, "Mediaciones urbanas y nuevos escenarios de comunicación", en *Revista Sociedades, México*, No.5, 1994.

Goytosolo, Agustín, *Juglares y trovadores*. Disponible en: <www.cantandoenvozbaja.blogspot.com>. Acceso: 12 de enero del 2014.

Harvey, David "el derecho a la ciudad y la revolución urbana anticapitalista". Disponible en: <<http://derechoalaciudadflaco.wordpress.com/2014/01/28/el-derecho-a-la-ciudad-y-la-revolucion-urbana-anti-capitalista-entrevista-con-david-harvey-en-quito/>>. Acceso: 29 diciembre 2013.

Historia del transporte urbano en Quito y sus conflictos. Cap. II. Disponible en file:///C:/Users/Hugo/Downloads/03.%20Cap%C3%ADtulo%202.%20Historia%20del%20transporte%20urbano%20en%20Quito....pdf. Acceso: 12 de abril del 2014.

Jelin, Elizabeth, Langland Victoria, comps., "Las marcas territoriales como nexo entre pasado y presente", en *Monumentos, memoriales y marcas territoriales*, Barcelona, Siglo XXI editores, 2002.

Jiménez, José, "Pensar desde América Latina", en José Jiménez, ed., *Una teoría del arte desde América Latina*, Madrid, MEIAC/Turner, 2011.

Joshep, Isaac, *El transeúnte urbano*. Barcelona, Gedisa, 1998.

Kingman, Eduardo, "Quito, vida social y modificaciones Urbanas", en *Quito a través de la historia. Enfoques y Estudios Históricos*, Quito, Editorial Fraga, 1992.

Lésper, Avelina, "El Arte contemporáneo es una farsa", en *Vanguardia* (Mexico). Disponible en: <www.vanguardia.com.mx> Acceso: 21 de febrero 2014.

López, María Fernanda, *Nuevas escenas, otros espacios: Espacio Público y "Arte Acción" en Quito*, Quito, Tesis, Universidad Andina Simón Bolívar, 2008.

Lynch, Kevin, *La imagen de la ciudad*, Buenos Aires, Ediciones Infinito, 1974.

Margolles, Teresa, *¿Cuál es la identidad del arte latinoamericano?*, El Cultural. Disponible en: <http://www.elcultural.es/version_papel/ARTE/27526/Cual_es_la_identidad_del_arte_latinoamericano>. Acceso: 3 de marzo 2014.

Martín-Barbero, Jesús, "Transformaciones de la experiencia urbana", en *Oficio de cartógrafo, Travesías latinoamericanas en la cultura*, Santiago de Chile, Fondo de Cultura Económica, 2003.

Monsiváis, Carlos, "La ciudad: la difamación de la pesadilla", en Rossana Reguillo y Marcial Godoy Anativa, editores, *Ciudades translocales*, México, Editorial Iteso A.C., 2005.

Morales, Carlos, *¿Cuál es la identidad del arte latinoamericano?*, El Cultural. Disponible en: http://www.elcultural.es/version_papel/ARTE/27526/Cual_es_la_identidad_del_arte_latinoamericano>. Acceso: 3 de marzo 2014.

Ortega, Alicia, *La ciudad y sus bibliotecas: el graffiti quiteño y la crónica costeña*, Quito, Corporación Editora Nacional, Universidad Andina Simón Bolívar, 1999.

_____, "Quito: Enigma y representación en su literatura contemporánea", en Patricio Navia y Marc Zimmerman, coord., *Las ciudades latinoamericanas en el nuevo des-orden mundial*, Buenos Aires, Siglo XXI editores, 2004.

_____, *Te cuento Quito*, Antología, Quito, Editorial El Conejo, 2013.

Oyarzun, Pablo, "Categorías estéticas y puntos de enfoque, La cifra de lo estético: historia y categorías en el arte latinoamericano", *Una teoría del arte desde América Latina*, Madrid, Editorial Turner, 2011.

Ponce de León, Carolina, "Caballitos de Troya: arte e intervenciones en el espacio público, algunos ejemplos de América Latina", en *Políticas Culturales Urbanas, Experiencias europeas y americanas-Seminario Internacional*, Bogotá, Panamericana Formas e Impresos S.A, 2003.

Ramos, María Elena, "El arte público en la escena urbana", en: *Una teoría del arte desde América Latina*, Madrid, Turner editores, 2011

Rebossio, Alejandro, "¿Cómo viajas en el transporte público en América Latina?", publicado en el periódico *El País* de Buenos Aires. Disponible en: <<http://blogs.elpais.com/eco-americano/2012/05/c%C3%B3mo-viajas-en-el-transporte-p%C3%BAblico-en-am%C3%A9rica-latina.html>>. Acceso: 27 de febrero 2014.

Richard, Nelly, "Intervenciones urbanas: Arte, Ciudad y Política" en Rosana Requillo y Marcial Godoy, Editores, *Ciudades translocales: espacios, flujo, representación. Perspectivas desde las Américas*, México, Editorial Iteso A.C., 2005.

Rojas, Edilsa y Guerrero Martha, "La calle del barrio popular: fragmento de una ciudad fragmentada", en *La calle, lo ajeno, lo público y lo imaginado*, Bogotá, Barrio Taller, 1996.

Ruales, Huilo, *El alero de las palomas sucias I*, (crónicas de mi guerra crónica), Quito, Eskeletra Editorial, 2013.

Sarlo, Beatriz, *Escenas de la vida posmoderna*, Buenos Aires, Ariel, 1994.

Simmel, Georg, *Sociología 2, Estudios sobre las formas de socialización*, Biblioteca de la *Revista de Occidente*, Madrid, 1997.

Tillería, Ilonka, *Usos políticos y culturales del espacio público en Quito 1997-2007*, Quito, Universidad Andina Simón Bolívar, Corporación Editora Nacional, 2013.

Vallejo, Patricio, *Teatro y vida cotidiana: las formas del lenguaje teatral y los procesos de comunicación en la vida cotidiana*, Quito, Universidad Andina Simón Bolívar, 1997.

Vega, Suriaga Edgar, "y otros", "Desenganche... urgente... hoy", en *Desenganche, visualidades y sonoridades otras*, La Tronkal, Quito, 2010.

Vich, Víctor y Virginia Zavala, *Oralidad y poder. Herramientas metodológicas*, Bogotá, Editorial Norma, 2004.

Viviescas, Fernando, "La calle, lo ajeno, lo público y lo imaginado", en *Espacio Público Imaginación y planeación urbana*, Bogotá, Documentos Barrio Taller (Serie Ciudad y Hábitat), 1997.