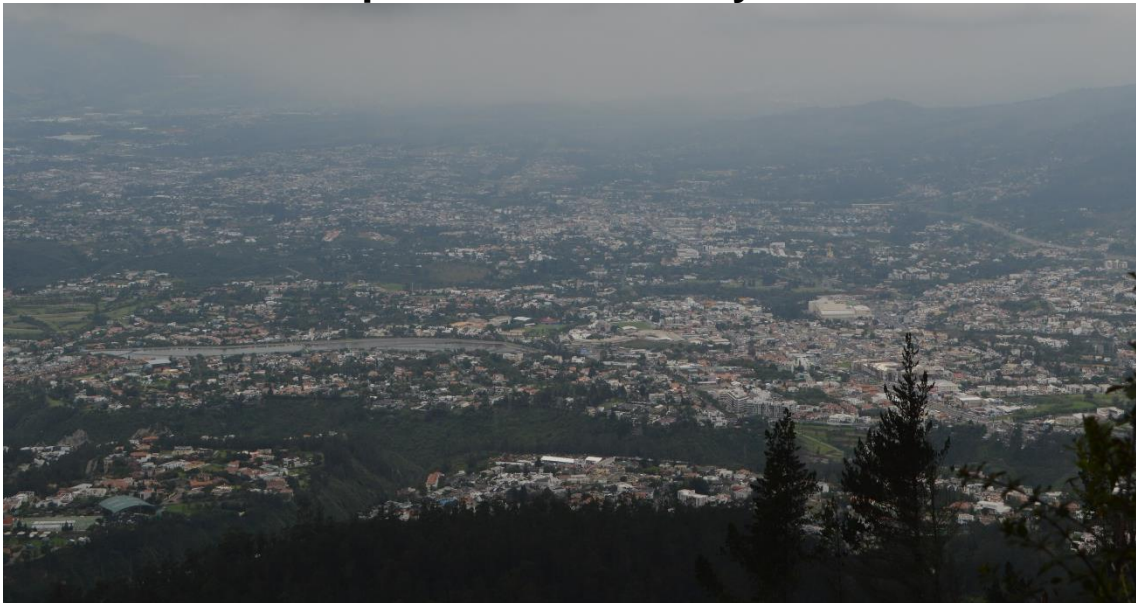


PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES

TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN
DEL TÍTULO DE
MAGÍSTER EN DISEÑO URBANO Y TERRITORIAL

**Discontinuidad y segregación urbana, generada por
barrios cerrados, y sus afectaciones en el espacio
público de Cumbayá**



NOMBRE DEL ESTUDIANTE: DELIA ELIZABETH GUAMÁN GUAGALANGO

DIRECTOR: ARQ. HERNÁN ORBEA TRAVEZ.

QUITO – ECUADOR

2017

INDICE

INTRODUCCION	- 7 -
Antecedentes	- 8 -
Justificación	- 10 -
Hipótesis	- 11 -
Objetivos	- 11 -
Metodología de investigación	- 11 -
CAPITULO I	- 14 -
MARCO TEÓRICO REFERIDO A LOS BARRIOS CERRADOS	- 14 -
1.1 Espacio público	- 14 -
1.2 Barrio abierto	- 15 -
1.3 Barrio cerrado	- 16 -
1.3.1 Causas que generan la necesidad de crear barrios cerrados en las ciudades.....	- 19 -
1.3.2 Ventajas y desventajas de los barrios cerrados	- 20 -
1.3.2.1 Ventajas	- 20 -
1.3.2.2 Desventajas.....	- 20 -
1.3.2.2.1 La fragmentación del espacio urbano	- 21 -
1.3.2.2.3 Segregación urbana y residencial.....	- 21 -
1.3.2.2.4 La privatización de los espacios públicos extramuros.....	- 23 -
1.3.2.5 Discontinuidad espacial.....	- 24 -
CÁPITULO II	- 27 -
PROCESO HISTÓRICO DE CRECIMIENTO URBANO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (DMQ)	- 27 -
2.1 Resumen de los cambios en la estructura territorial del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ).	- 27 -
2.2 La producción del mercado inmobiliario en la ciudad de Quito.	- 29 -
2.2.1 Años 1534-1939.....	- 29 -
2.2.2 Años 1940-1959.....	- 31 -
2.2.3 Años 1960-1979.....	- 31 -
2.2.4 Años 1990- 2017	- 34 -
CAPITULO III	- 37 -
DESARROLLO URBANO DE CUMBAYÁ	- 37 -
3.1 Cumbayá	- 37 -
3.2 Momento 1	- 38 -
3.2.1 Años 1972- 1990	- 38 -

3.3	Momento 2	- 40 -
3.3.1	Años 1991- 2005	- 40 -
3.4	Momento 3	- 41 -
3.4.1	Años 2006 - 2018	- 41 -
3.4.2	Características Actuales.....	- 42 -
3.4.3	Vivienda unifamiliar, Urbanizaciones y Conjuntos habitacionales en Cumbayá.....	- 43 -
3.4.4	Espacio público – privado en Cumbayá.....	- 48 -
3.4.4.1	Espacio público.....	- 48 -
3.4.4.2	Vías.....	- 53 -
3.4.4.3	Eje Comercial (privado).....	- 56 -
CAPITULO IV		- 60 -
ANÁLISIS DEL SECTOR AV. INTEROCEÁNICA -BARRIOS LA PRIMAVERA Y ROJAS- RUTA VIVA		- 60 -
4.1	Análisis del sector Av. Interoceánica -Barrios La Primavera y Rojas- Ruta Viva - 60 -	
4.2	Características del sector	- 61 -
4.2.1	Trama	- 61 -
4.2.2	Urbanizaciones y Conjuntos Habitacionales.....	- 62 -
4.2.3	Espacios públicos- privados	- 63 -
4.2.3.1	Áreas verdes públicas y privadas	- 63 -
4.2.3.2	Eje Comercial (privado)	- 64 -
4.2.3.3	Vías.....	- 65 -
4.3	Estudios de caso	- 68 -
4.3.1	Ciudad para ciclistas Copenhague, Dinamarca.....	- 68 -
4.3.2	New York.....	- 69 -
4.3.3	Melbourne (Australia).....	- 70 -
CAPÍTULO IV		- 73 -
PROPUESTA SECTOR CUMBAYÁ		- 73 -
5.1	Integración con la ciudad Quito	- 74 -
5.1.1	Conexión de entorno natural a la trama urbana	- 74 -
5.1.2	Conexión vial Quito- Cumbayá- Aeropuerto (centralidad comercial, servicios, financiera)	- 75 -
5.2	Cumbayá	- 77 -
5.2.1	Diversidad (Vivienda, comercio).	- 77 -
5.2.2	Ejes verdes	- 79 -
5.2.3	Ejes viales.....	- 79 -

5.3 Barrios La Primavera y Rojas.	- 82 -
5.3.1 Áreas verdes.	- 82 -
5.3.2 Circuitos viales en Cumbayá (Av. Interoceánica- Ruta Viva)	- 83 -
5.3.3 Diversidad	- 86 -
CONCLUSIÓN	- 88 -
6.1 Transformación del espacio público en privado y sus relaciones con la ciudad. - 88 -	
6.2 Panorama de los barrios cerrados y sus espacios públicos- privados Quito - Cumbayá.....	- 90 -
6.3 Puntos Finales	- 96 -
BIBLIOGRAFÍA	- 100 -
ANEXO	- 1 -
Historia y desarrollo de la parroquia Cumbayá.....	- 1 -

INDICE DE TABLAS

Tabla 1: Tipologías de espacios públicos	- 15 -
Tabla 3: Crecimiento histórico del área construida en Quito.	- 36 -
Tabla 4: Información General Cumbayá	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 5: Área de los Conjuntos cerrados en Cumbayá	- 43 -
Tabla 5: Principales Parque públicos.....	- 49 -
Tabla 6: Vías en Cumbayá	- 55 -
Tabla 7: Principales vías del sector	- 65 -

INDICE DE IMÁGENES

Imagen 1: Imagen Urbana	- 14 -
Imagen 2: Características del barrio abierto	- 16 -
Imagen 3: Características Barrios cerrados.....	- 19 -
Imagen 4: Causas de aparición de barrios cerrados	- 20 -
Imagen 5: Segregación Urbana	- 22 -
Imagen 6: El precio del miedo.....	- 24 -
Imagen 7: Ventajas y desventajas de los barrios cerrado	- 26 -
Imagen 8: Diferencias entre barrios abiertos y cerrados	- 26 -
Imagen 9: Evolución de la mancha urbana de Quito.....	- 28 -
Imagen 10: Esquema de la forma de organización territorial radial concéntrica (1748- 1904).....	- 29 -
Imagen 11: Localización del Centro Histórico y la Ciudadela Mariscal Sucre.....	- 30 -
Imagen 12: Esquema de la forma de organización territorial longitudinal polinuclear. (1904-1970).....	- 33 -
Imagen 13: Esquema de la forma de organización territorial longitudinal polinuclear. (1979-1983).....	- 34 -
Imagen 14: Crecimiento urbano de Quito 1769-2006.....	- 35 -
Imagen 15: Ubicación sector de estudio.....	- 37 -
Imagen 16: Momentos	- 38 -

Imagen 17: Cumbayá 1976.....	- 40 -
Imagen 18: Cumbayá 1993.....	- 41 -
Imagen 19: Evolución trama Cumbayá 2005.....	- 42 -
Imagen 20: Mapa barrios, urbanizaciones y conjuntos habitacionales de Cumbayá	- 44 -
-	
Imagen 21: Muros.....	- 46 -
Imagen 22: Análisis, trama, urbanizaciones, conjuntos habitacionales y muros	- 47 -
Imagen 23: Espacio Público (Áreas verdes)	- 48 -
Imagen 24: Áreas verdes	- 52 -
Imagen 25: Av. Interoceánica	- 53 -
Imagen 26: Ruta Viva	- 54 -
Imagen 27: Mapa vías Cumbayá	- 54 -
Imagen 28: Vías Públicas y Privadas.....	- 55 -
Imagen 29: Eje comercial y radios de influencia.....	- 57 -
Imagen 30: Análisis total	- 59 -
Imagen 31: Mapas Ubicación sector de estudio.....	- 60 -
Imagen 32: Barrios La Primavera y Rojas.....	- 61 -
Imagen 33: Mapas llenos y vacíos	- 61 -
Imagen 34: Urbanizaciones y conjuntos habitacionales.....	- 62 -
Imagen 35: Muros.....	- 63 -
Imagen 36: Áreas verdes públicos y privados.....	- 64 -
Imagen 37: Espacio privado	- 65 -
Imagen 38: Mapas Vías.....	- 66 -
Imagen 39: Mapas Vías públicas y privadas.....	- 67 -
Imagen 40: 12 criterios para determinar un buen espacio público.....	- 68 -
Imagen 41: Copenhague.....	- 69 -
Imagen 42: Imagen de Times Square antes y después.....	- 70 -
Imagen 43: Melbourne.....	- 70 -
Imagen 44: Resumen Repertorios.....	- 71 -
Imagen 45: Tres escalas.....	- 73 -
Imagen 46: Integración con la ciudad áreas verdes	- 74 -
Imagen 47: Integración con la ciudad-vías.....	- 76 -
Imagen 48: Integración con la ciudad-vías.....	- 76 -
Imagen 49: Programa de necesidades	- 77 -
Imagen 50: Interrelación de actividades	- 78 -
Imagen 51: Integración áreas verdes.....	- 79 -
Imagen 52: Integración con la ciudad-vías.....	- 80 -
Imagen 53: Barrios La Primavera y Rojas	- 82 -
Imagen 54: Eje verde Barrios La Primavera y Rojas	- 82 -
Imagen 55: Eje verde Avenida Interoceánica.....	- 83 -
Imagen 56: Eje verde Ruta Viva.....	- 83 -
Imagen 57: Eje Avenida Interoceánica.....	- 84 -
Imagen 58: Eje Ruta Viva.....	- 84 -
Imagen 59: Movilidad sector.....	- 85 -
Imagen 60: Movilidad sector.....	- 87 -

GLOSARIO DE ABREVIATURAS

AMQ	Área Metropolitana de Quito
DMQ	Distrito Metropolitano de Quito.
IESS	Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social
INEC	Instituto Nacional de Estadística y Censo.

MIDUVI	Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda
PEA	Población Económicamente Activa
RVU	Red Verde Urbana.
SCAD	Savannah College of Art and Desing.
PGM	Plan General Modific
PMOT	Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial
PUOS	Plan de Uso y Ocupación del Suelo.

INTRODUCCION

Las transformaciones morfológicas debido del crecimiento urbano que se han producido en los últimos años en la ciudad han afectado al tejido, al espacio público así como a las funciones y relaciones sociales. La ciudad como sistema de espacios públicos conformados por áreas verdes, plazas, parques, espacios abiertos, etc., -y caracterizado por el dominio público, uso social, colectivo, multifuncional, accesible, integrador, cultural y simbólico- se debilita y poco a poco desaparece o simplemente tiende a privatizarse. Los espacios públicos han sido reemplazados por centros comerciales, complejos deportivos, recreativos y áreas residenciales socialmente homogéneas, cuya característica principal es la privatización.

Estos lugares cerrados que han contribuido a la privatización del espacio público son exclusivos y están protegidos por policías y vigilancia privada, en ellos se pretende crear ciudades “a partir de parques temáticos, ciudades empresariales, barrios cerrados¹, infraestructuras al servicio del vehículo privado e individual, zonas de viviendas segregadas por clases sociales, plazas y monumentos enrejados, etc.” (Borja & Muxi, 2000, pág. 11) Se puede observar cómo cada día en las ciudades se crean nuevos bloques de vivienda, privados, elitistas y exclusivos en determinadas zonas, espacios cuya característica principal es el miedo y en el que predominan los intereses privados, que casi siempre se resisten a los cambios y mezclas. (Borja & Muxi, 2000)

La inseguridad, la violencia, el miedo y la búsqueda de un ambiente natural separado del ruido, tráfico, etc., son algunas de las causas más importantes para el abandono de las ciudades y han ocasionado que la población prefiera vivir en una casa unifamiliar, urbanizaciones cerradas o conjuntos habitacionales con guardias privados e ingreso restringido. Estos proyectos originan una rápida expansión del territorio y por lo general se desarrollan en la periferia, donde aún se pueden encontrar grandes extensiones de tierras productivas, originalmente más baratas que en la ciudad. Debido al rápido crecimiento estas zonas antes productivas se convierten en sectores exclusivos con altos costos de construcción, elevados precios del suelo, espacios públicos-privados como parques, canchas, piscinas, etc. Los equipamientos que se implantan en los denominados “barrios cerrados” no son accesibles para todos los habitantes de la ciudad debido a que los costos de construcción y mantenimiento son elevados, los que ocasionan una nueva forma de segregación, tanto social como urbana (geográfica), que

¹ Al hablar de barrios cerrados, como se explicará más adelante, se consideran no sólo los barrios cerrados (conjuntos residenciales cerrados con vigilancia), sino los countries y las chacras (o clubes de chacras). El concepto de barrio cerrado también aparece como sinónimo de barrio privado.

generalmente está protagonizada por grandes muros, cerramientos y portones, que ocasionan en el exterior sitios inseguros, ya que son oscuros y rodeados por lo general de vegetación y con grandes calles y/o avenidas. Asimismo en estos sectores se desarrollan equipamiento, infraestructura y servicios públicos (vías, agua potable, alcantarillado).

Debido a que el encierro se extiende hacia el ocio y consumo pequeños pueblos que se encontraban en la periferia se ven rodeados de grandes, exclusivos y lujosos centros comerciales, universidades, centros educativos, centros recreativos, deportivos, aeropuertos, etc., los cuales a su vez tienen a su alrededor grandes avenidas y autopistas, que contrastan con una vida comunal y hasta de vecindad, todo esto producto de la proliferación y el crecimiento del mercado inmobiliario lo cual incrementa las diferencias sociales y urbanas.

La ciudad “emergente” es “difusa”, de bajas densidades y altas segregaciones, territorialmente despilfarradora, poco sostenible, social y culturalmente dominada por tendencias perversas de guetización y dualización o exclusión. El territorio no se organiza en redes sustentadas por centralidades urbanas potentes e integradoras, sino que se fragmenta por funciones especializadas y por jerarquías sociales. Los centros comerciales, las gasolineras y sus anexos incluso, convertidos en nuevos guetos o barrios cerrados, el dominio del libre mercado sobre unos poderes locales divididos y débiles; los comportamientos sociales proteccionistas guiados por los miedos al “otro” y por el afán de ser “alguien”; la privatización de la ciudad. El libre mercado todopoderoso no tiene capacidad integradora de la ciudadanía; al contrario: fractura los tejidos urbanos y sociales, es destructor de ciudad (Borja, 2003, pág. 30)

Antecedentes

En Latinoamérica surgen algunos espacios que se elevan como “islas de la ciudad global”. (Arizaga, 2000, pág. 32) Muchos de ellos han quedado implantados en medio y la ciudad continua su desarrollo alrededor de ellos, por lo general se desarrollan en la periferia, el ejemplo más notable son los barrios cerrados o countries, los cuales en la mayoría de los casos constan de infraestructura y equipamientos que se colocan dentro de su espacio comunal, social y deportivo cerrado comúnmente privado, los cuales pretenden reemplazar espacios y servicios públicos por espacios privados, alrededor de ellos se construyen avenidas y grandes autopistas suburbanas. Esta forma de urbanización se ha popularizado en un estrato socioeconómico medio y alto que en la mayoría de los casos pretenden imitar estilos de vida elitista de países mucho más avanzados. Estos emprendimientos por lo general son poco castigados por las entidades que controlan las políticas públicas.

En Ecuador, como sucedió en el resto de Latinoamérica, los barrios cerrados tomaron fuerza y se popularizaron en ciertos sectores como un tipo de vivienda exclusiva, a la que solo podía acceder población de elevados recursos económicos. Se han comercializado y son promocionados a partir de finales de los años ochenta como una figura que mejora, provee de seguridad y da cierto carácter elitista. (Balarezo, 2015)

Como punto de partida se analiza el proceso histórico del mercado inmobiliario que llevo al estado actual de la ciudad de Quito. Hasta la década de los años 60 del siglo XX el Centro Histórico representaba la centralidad residencial, comercial, política, administrativa por excelencia. Pero a partir de estos años se produce una transformación en el territorio que causó cambios en el uso de suelo, expansión del área central y la movilización espacial de la población desde el centro hacia la periferia de la ciudad que fue principalmente promovido por la preferencia de determinados grupos de la población de ingresos económicos altos y medios altos de vivir en barrios con mejores servicios básicos y cerca de la naturaleza. Por estos años también se presenta la migración de parroquias rurales del interior del país hacia la ciudad, esta población se ubicó en el centro y generó un nuevo fenómeno denominado tugarizarían. (Mena, 2006)

Simultáneamente a los fenómenos que se producen en la ciudad, en La Mariscal inició un proceso que modificó el uso de suelo que paso de ser agrícola con presencia de haciendas a la nueva área residencial, que ganó mucho prestigio social gracias a que ahí se implantaron las familias pudientes que vivían en las casonas del centro de la ciudad de Quito, por lo que además ganó una alza representativa en el precio del suelo y de esta forma se convirtió en el nuevo centro residencial. Posteriormente inicia un nuevo proceso de abandono, dando paso a la Modernización con la implantación de edificios de oficinas, de negocios y administración que se fue conjugando con actividades comerciales, dejando de lado su papel residencial. La ciudad para esa época era el producto de varios planes que consiguieron extender y segregar la ciudad en norte y sur.

Actualmente la ciudad está tremendamente fragmentada en el periurbano² y este a su vez es sujeto de un intenso proceso de homogenización, por lo que se puede decir que en el periurbano se tienen lo peor de los mundos, debido a que se fragmenta a gran escala y se tiende a la homogenización en pequeña escala.

En resumen se puede decir que la ciudad de Quito ha estado marcada por una tendencia urbana-histórica de desplazamiento de la población en demanda de vivienda

² Es un término que no forma parte del **diccionario** de la Real Academia Española (RAE). El concepto se emplea para nombrar a los espacios que se sitúan en los alrededores de una ciudad y que, aunque no se emplean para el desarrollo urbano, tampoco se usan para actividades rurales. Obtenido de <http://definicion.de/periurbano/>

nueva especialmente fuera de la ciudad por lo general implantadas en tierras agrícolas periféricas, en las que los costos de los terrenos inicialmente son más accesibles, las políticas menos restrictivas y en los que se ofrecen un mejor estilo de vida, lejos del ruido, comercio, etc. En este contexto durante los años 70 y 80 se produce un proceso de movilidad residencial urbana en la ciudad que generó nuevos centros urbanos en los valles que rodean al área urbana de Quito; el Valle de los Chillos y las parroquias de Tumbaco y Cumbayá.

La ocupación del suelo en el Valle de Tumbaco y Cumbayá se dio de forma lineal y se desarrolló a lo largo de la vía Interoceánica (ruta hacia el Oriente), para luego convertirse en un sector exclusivo preferido por las clases de elevados ingresos. Los nuevos habitantes de este sector crearon barrios exclusivos, viviendas unifamiliares, grandes urbanizaciones y conjuntos habitacionales cerrados, cuya característica principal es la exclusividad, privacidad y seguridad.

En Cumbayá el encierro se extiende al ocio y consumo nuevas megaestructuras, centros comerciales modernos, Universidades, centros educativos exclusivos, etc., son los nuevos espacios públicos–privados que han reemplazado calles tradicionales estrechas, parques, callejones, plazas, etc., y han frenado y limitando la manera espontánea de ser concebidos, lo que ha hecho que actividades públicas se desarrollen de una forma más estricta y funcional y que están sujetos a la mirada constante de seguridad privada. (Castillo, 2013)

Cumbayá ha sufrido rápidos procesos de homogenización. Si bien no existen procesos de desplazamiento masivo de los habitante originales, si se percibe un acorralamiento y una comprensión de los sectores populares en el periurbano, no solo en términos físicos sino simbólicos, por la inevitable llegada de nuevos habitante. A la población todos los días les nacen nuevas urbanizaciones, un muro, una muralla, un guardia armado. En Cumbayá es evidente que lo público está relacionado con ciertos parámetros tanto de propiedad como de uso, lo que hace fácil diferenciarlos en el territorio de aquellos que son de carácter y propiedad privada, pero que son públicos por su uso, ya que su accesibilidad e interacción está condicionada a lo que permitan sus habitantes y usuarios.

Justificación

El interés principal radica en analizar el sector de Cumbayá, ubicada al nororiente de Quito, debido a que presenta una serie de factores y características de interés, ya que paso de ser un sector rural e incluso agrícola a convertirse en zona urbana rodeada de urbanizaciones y conjuntos habitacionales cerrados, privados y exclusivos, preferidas por un estatus económico medio alto y alto. A lo largo de la Av. Interoceánica,

en la actualidad uno de los principales ejes viales se han implantado centros comerciales, centros de negocio y oficinas, universidades, etc., los cuales han relegado a un segundo plano a espacios públicos como plazas, parques, canchas, etc.

Hipótesis

La hipótesis del presente trabajo sugiere que los proyectos concebidos como barrios cerrados “exclusivos” tratan de aislarse de la ciudad existente y construir su propia ciudad con accesos reservados; han privatizado y ocasionado que exista escases del espacios públicos alrededor de ellos, han creado nuevas formas de exclusión, han contribuido al incremento del valor del suelo, han transformado el funcionamiento de la ciudad y ocasionan problemas en la movilidad, contaminación y ruido.

Como principal punto es necesario analizar la conformación de los barrios cerrados en el territorio y además los equipamientos e infraestructura que se ha implantado alrededor en los últimos años, los que han colaborado al eventual abandono y falta de inversión pública y privada en espacios públicos. Es importante comprender que el espacio público es un sitio de encuentro de visibilidad y de disputa, además de un instrumento de redistribución social y comunitaria, rol que a simple vista no está representando en el sector debido principalmente a la privatización de estos.

Objetivos

El objetivo principal de la presente investigación radica en analizar el impacto territorial de los denominados “barrios cerrados” y de los límites y equipamientos creados alrededor de este estilo de vida, (centros comerciales, centros educativos, deportivos, recreativos, etc.) en el espacio público de Cumbayá.

Se toma como premisa que las barreras de seguridad de los barrios cerrados a su alrededor paulatinamente han ido transformando espacios públicos en privados, (calles, parques, plazas, etc.) ya que el encierro también se ha extendido al ocio y consumo (centros comerciales, oficinas de negocios, etc.). Para el análisis es importante conocer el proceso de evolución y la influencia que han tenido en la configuración del territorio, en la estructura urbana, y de movilidad del sector de Cumbayá que en las últimas décadas ha desarrollado esta tipología de barrios, posteriormente se analizará el sector específico comprendido por una franja que va desde la Av. Interoceánica, los barrios La Primavera y Rojas hasta la Ruta Viva.

Metodología de investigación

En el presente trabajo se utilizará el tipo de investigación teórico para el procesamiento de recopilación de la información, ya que permite profundizar en el conocimiento en las relaciones esenciales y cualidades fundamentales de los procesos. Este método a más de revelar relaciones esenciales del objeto, también permite

participación en la etapa de asimilación de hechos, fenómenos y procesos. Se empleara el análisis-síntesis, ya que tienen una base objetiva en la realidad y permite unir partes previamente analizadas y da la posibilidad de descubrir relaciones esenciales y características generales entre ellas.

El diseño metodológico es una clasificación contextual para los proyectos, en la investigación se tomara el método de proyectos de investigación en el que se incluye la producción u obtención de algo, su evaluación, y su empleo como parte de un intervención, con proposiciones verdaderas o más completas sobre un objeto de estudio y/o generar, confirmar refutar o verificar hipótesis. Para lo cual la investigación se apoyara con mapas, planos, diagramas y fotografías de Cumbayá, sector de estudio.

Las técnicas que se utilizara para la recopilación y obtención de información son variadas ya que existen un sin fin de datos que deben ser analizados para la investigación, primeramente se realizara la recopilación de documentos; Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Parroquia de Cumbayá, Textos municipales, textos de la Biblioteca PUCE, UCE y CCE, revistas, páginas web fiables y oficiales, prensa local, mapas, fotografías, y referentes relacionados con el tema, con su respectiva fuente. La visita al sector de estudio es importante, ya que primeramente se realizara un levantamiento fotográfico, en el cual se puede percibir ciertos aspectos que no se encuentran detallados en documentos.

El presente trabajo se desarrolla en cinco capítulos que se resumen a continuación:

Capítulo I: se plantea como punto de partida una serie de definiciones relevantes que ayudaran a una mejor comprensión y desarrollo de la temática propuesta. Se aborda como tema inicial y tomando en cuenta que es el punto de análisis el espacio público. También el concepto, características, causas, ventajas y desventajas de los barrios cerrados, discontinuidad espacial, segregación urbana y un análisis.

Capítulo II: para entender mejor como se desarrollaron los denominados barrios cerrados y sus alrededores es necesario conocer cómo fueron evolucionando en la ciudad de Quito, por lo cual se aborda el análisis de estos fenómenos en la historia urbana y de movilidad residencial urbana de la ciudad, en los que se constata que estos fenómenos no son nuevos y que han generado que la ciudad se extienda hacia la periferia y los valles.

Capítulo III: se aborda el análisis del sector de Cumbayá, como centralidad de la ciudad de Quito, una breve reseña histórica delimitada en tres momentos, para posteriormente abordar del tema referente a sus barrios cerrados, espacios públicos y privados como características del sector.

Capitulo IV: se analiza el caso específico del sector comprendido entre la Av. Interoceánica, los barrios “La Primavera”, Rojas y la Ruta Viva además se analizará su

origen, evolución y características tanto de los equipamientos como de las urbanizaciones, espacios públicos y privados existentes.

En el Capítulo V : El análisis de Cumbayá y el sector comprendido por los barrios La Primavera y Rojas se complementa con una propuesta formal a manera de ideas generales para implantarse en el sector representado con mapas y diagramas y que se desarrolla en tres escala que abarca a la ciudad de Quito, Aeropuerto, Cumbayá y el sector de análisis específico comprendido por el Barrio La Primavera y Rojas, en el que se plantea la importancia del espacio público en el sector que está íntimamente ligado con las actividades que se llevan a cabo en el (infraestructura, residencia, comercio y negocios).

CAPITULO I

MARCO TEÓRICO REFERIDO A LOS BARRIOS CERRADOS

Según Kevin Lynch, un espacio público, lugar o ciudad con buena imagen urbana, deberá contar con elementos que proporcionarán una mejor legibilidad al espacio urbano. Una ciudad legible es aquella en la cual sus residentes o usuarios identifican, estructuran y dan significado a los lugares frecuentes. La imagen urbana se puede conformar por una serie de elementos que hacen que un lugar o espacio, sea identificable, tanto con el usuario, como con un grupo social, con alguna actividad o con la misma población residente, en una escala macro está definido por sendas, bordes, barrios, nodos, mojones, en una escala micro está conformada por singularidad o caridad de fondo y figura, sencillez de la forma, continuidad, predominio, claridad y empalme, diferenciación de dirección, alcance visual, conciencia del movimiento, series temporales, nombres y significados. Con respecto a la forma de la ciudad se toma como puntos relevantes el diseño de las sendas, el diseño de los otros elementos, cualidades de forma, el sentido del conjunto, la forma metropolitana y el proceso de diseño. (Lynch, 2009)

Para este análisis se toma los puntos relevantes respecto al espacio público y barrios.

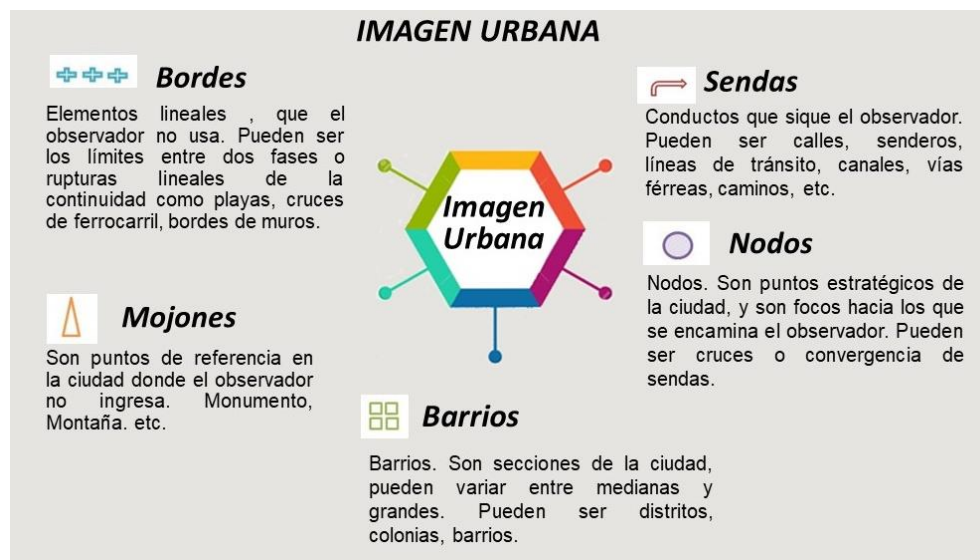


Imagen 1: Imagen Urbana

Fuente: Lynch, Kevin. La imagen de la ciudad. Elaboración personal

1.1 Espacio público

El espacio público es una parte fundamental en la planificación urbana y es importante que en la ciudad funcione como un sistema y/o estructura tanto "en un sentido físico (centralidades, movilidad y accesibilidad socializada, zonas social y funcionalmente diversificadas, lugares con atributos o significante) y en su sentido

político y cultural (expresiones y representaciones colectivas, identidad, cohesión social e integración ciudadana).” (Borja, 2003, pág. 22) Además es importante tomar en cuenta que el espacio público está compuesto de distintos usos y “tiene la función de vincular (vialidad) a los otros (comercio, administración), de crear lugares para la recreación y el esparcimiento de la población (plazas y parques), de desarrollar ámbitos de intercambio de productos (centros comerciales, ferias) o de adquirir información (centralidad) y de producir hitos simbólicos (monumentos).” (Carrión, 2007, pág. 4)

CATEGORIA	TIPOS	SUBTIPOS
TRADICIONAL	PLAZA	Centra, simbólica, cívica, corporativa, de mercado, de barrio, plazoleta, plaza
	PARQUE	Nacional metropolitano, central, deportivo temático, vial estacionamiento, cementerio, vecinal
	CALLE	Autopista, avenida, local, acera de tráfico restringido, vereda cerrada o peatonal
	FRENTE DE AGUA	De intercambio comercial, industrial, recreativo protector
CONTEMPORANEO	ESPACIO PÚBLICO INTERIOR	Atrios, corazones de edificaciones, clubes privados, áreas comunes residenciales, iglesias, teatros, casas culturales o comunales, edificios patrimoniales, centros comerciales, centros recreativos, en general
	ESPACIO INFORMAL	Escaleras, pasillos, portales urbanos, esquinas calles, paradas de transporte, terrenos vacantes o sectores de otros espacios públicos, estacionamientos, aceras amplias, sombra de árboles, terrenos baldíos, espacios residuales, etc.

Tabla 1: Tipologías de espacios públicos

Fuente: <https://www.slideshare.net/PAGGMunicipal/el-espacio-pblico-como-garante-de-la-inversin-productiva-para-el-desarrollo-local>.

1.2 Barrio abierto

Los barrios como un concepto básico son aquellos que poseen características propias que los distinguen de otros territorios debido a que son espacios multidimensionales en los que coexisten tipologías, usos y poblaciones diversas, cuyas dimensiones y accesibilidad a sus distintos puntos de interés deben necesariamente recorrerse a pie. Son fácilmente reconocibles e identificables unos de otros, y por lo general se ubican en lugares donde las actividades cotidianas y domésticas se garantizan, desarrollan, vinculan y brindan cierta continuidad con el resto del territorio. El barrio se ha constituido como la primera unidad mínima de apropiación y participación funcional dentro de la escala de ciudad, a partir de la cual se generan políticas urbanas, además es el sitio donde los equipamientos públicos de calidad tienen su ámbito de actuación. (Hernández, 2000)

El barrio por lo tanto se ha convertido en un sitio en el que se desarrollan planes integrales relacionados con la renovación, regeneración y reconversión de áreas urbanas que en varios de los casos se realizan a una escala apropiada donde el sentido comunitario, la identidad, la solidaridad, etc., son indispensables. En los barrios se delimitan áreas de acción que por lo general se encuentran en las periferias donde más carencia se encuentra. Su objetivo principal es crear ciudad, con mejores características donde solo existe mala urbanización. (Borja, 2003)

En un término más complejo se puede hablar del barrio-ciudad, el cual es un espacio que se encuentra entre la familiaridad, solidaridad del barrio y la desorganización social de la ciudad. Donde por lo general existen diferentes formas de vida ciudadana y culturas que cuenta con equipamientos que contribuyen al progreso de sus habitantes y constituyen un punto atrayente y de identidad para la ciudad. (Hernández, 2000)

En el barrio, el espacio público cobra representación y reconocimiento público es un espacio físico en el cual el ciudadano puede sentirse parte de este, seguro y además es un escenario donde puede expresarse. El espacio público barrial es el conjunto de lugares que están al aire libre entre ellos se tiene plazas, parques, calles, canchas, zonas verdes, construcciones de uso común como salas comunales, colegios, iglesias, polideportivos. (Rizzo, 2010)



Imagen 2: Características del barrio abierto
Fuente: Elaboración personal

1.3 Barrio cerrado

La ciudad amurallada (el country, el barrio cerrado y torres countries), es una de las formas que toma la ciudad acuartelada frente a la descuartización del espacio urbano. Pero el encapsulamiento no es un fenómeno que se reduce al espacio residencial sino que se

extiende al ocio y el consumo (shoppings, plazas cerradas) como nuevas formas de uso del espacio público. (Arizaga, 2000, pág. 32)

En Estados Unidos son conocidos como *gated communities*, en Argentina como *countries* en Brasil como *condominios cerrados* y en Ecuador y otros países de América Latina como barrios cerrados. Estos no son más que un “área urbana residencial cerrada, donde lo público ha sido privatizado por ley” (Roitman, 2004, pág. 9)

Los barrios cerrados han sufrido un proceso de evolución denominado “dispersión territorial”; es decir, la disposición de estas infraestructuras se encuentra considerablemente apartada de los centros urbanos consolidados. Se establecen por lo general en áreas rurales y agrícolas, donde en principio no cuentan con servicios públicos ni infraestructura, donde el costo de la tierra es inicialmente bajo. En estos barrios ya consolidados existe un elevado porcentaje de tierra construida y ocupada en comparación a la poca densidad poblacional. Es importante decir que este fenómeno también se produce dentro de la urbe, debido generalmente a que la ciudad ha crecido y se ha desarrollado alrededor de ellos. (Navarro, 2010)

Los barrios cerrados son una forma de suburbanización encerrada que se ha visto incrementada por el *boom inmobiliario* y que en las últimas décadas ha generado la “ciudad amurallada”. Actualmente son un proyecto inmobiliario que ha logrado tener alta rentabilidad, que han sido promovidos y gestionados por los nuevos agentes del desarrollo inmobiliario y urbano por lo general privados, los barrios cerrados necesariamente no están orientados hacia un grupo socioeconómico específico y homogéneo, (Rojo, 2015) pero en Latinoamérica este fenómeno ha tenido gran acogida por parte de un grupo de la población con alto nivel económico. (Roitman, 2003) Ya que se presentan como “un nuevo concepto de vivienda” (Caldeira, 2007, pág. 321), que en la mayoría de los casos está conformado por los siguientes puntos: seguridad ya que se desarrolla dentro de un ambiente fortificado y aislado, homogeneidad social, además de la presencia de equipamientos y servicios, los que representan la imagen de sitio exclusivo, disciplinado, y autosuficiente. (Caldeira, 2007)

Los barrios cerrados son nuevos emprendimientos urbanos residenciales, también denominados como “enclaves fortificados” (Caldeira, 2007, pág. 313). Estos han cambiado la forma como la población de las clases más acomodadas y privilegiadas viven, consumen, trabajan y disipan su tiempo de ocio. De igual manera estos han cambiado el panorama y paisaje de la ciudad, además del marcado patrón de segregación espacial y el carácter, interacciones y sentido del espacio público, ya que estos enclaves fortificados se han extendido a complejos de oficinas, centros comerciales y otros sitios, como centros de educación (escuelas, universidades), salud

(hospitales), centros de recreación y parques temáticos, los cuales paulatinamente se han ajustado y adaptado a este modelo. (Caldeira, 2007)

Con la creación de este nuevo fenómeno residencial urbano en la ciudad se “introduce el concepto de espacio privado de uso público”, (Perahia, 2007) donde su espacio urbano, infraestructura, ordenamiento y viabilidad es privado, exclusivo y por lo general elitista, su perímetro está definido por muros, cerramientos, puertas y rejas, etc. con entradas controladas por seguridad privada, encargada de comprobar la identidad de los visitantes y además de anunciarlos. Por lo general tiene pequeñas calles todas residenciales con sus propias normas de tránsito, donde solo es permitido circular a baja velocidad y de este modo evitar accidentes y ruidos que se producen en la ciudad abierta. Alrededor de ellos se cierran calles secundarias y en ocasión principales y también parques que tienen un rol público, etc. También, los servicios básicos, y las regulaciones que en teoría son públicas, en los barrios cerrados, son sustituidos por una administración privada realizada por sus propietarios.

A pesar de todo lo expuesto sus habitantes aún tienen la necesidad de seguir utilizando la ciudad abierta para realizar actividades que no sean las domésticas como; ir a trabajar, a comprar, al cine, a estudiar, es decir, aún existe una cierta relación funcional con la ciudad que obliga a sus habitantes a salir del recinto protegido.

Debido a que los barrios cerrados se han extendido al ocio y consumo, hace que lo que en apariencia parece un espacio público, civil, abierto, no sea más que centros comerciales (shopping) y de negocios privados y cerrados, que se han desarrollado en la ciudad y parecen inocentes frente a los cambios que se producen en el paisaje urbano, estos se han convertido en un importante factor en la transformación de las interacciones sociales, cuyo principal interés es la rentabilidad y el beneficio económico, sin tomar en cuenta ni estética, ni ética, etc. En estos los derechos que tiene el ciudadano común quedan anulados al ingresar en estos territorios que tienen carácter privado y están administrados por sus propietarios, y cuentan con seguridad y guardias propios. Estos pseudo-espacios públicos “son los nuevos lugares «modernos, seguros, limpios y tranquilos», en contraste con el espacio público, «viejo, sucio, feo, contaminado y peligroso» (Segovia, 2007, pág. 17) de la ciudad. En ellos, los ciudadanos son visitantes-consumidores. La ciudad y la ciudadanía han dejado de lado y se han olvidado que los espacios públicos y las actividades que se realizan en ellos benefician y hacen más factible el desarrollo de habilidades y cualidades que vinculan la vida privada con la pública y que estas pueden ser usadas en los dos planos. (Segovia, 2007)

La urbanización de productos urbanos y arquitectónicos, la predisposición y competitividad del mercado inmobiliario, además del poder económica del sector

privado y la debilidad y falta de control de las entidades políticas ha hecho que el espacio público sea el que pague la factura de los “productos urbanos”, y los ciudadanos no somos más que espectadores a la espera de los nuevos cambios en el territorio. El espacio público en la ciudad debe ser planteado como un indicador de calidad urbana, ambiental, deportiva, cultural e interacción social, ya que en él se mantienen y renuevan los antiguos centros y se producen nuevas centralidades en el tejido urbano que además da valor ciudadano a las infraestructuras que por lo general se encuentran abandonadas. (Borja & Muxi, 2000)

“El derecho al espacio público es en última instancia el derecho a ejercer como ciudadano que tienen todos los que viven y que quieren vivir en las ciudades.” (Borja & Muxi, 2000, pág. 11)

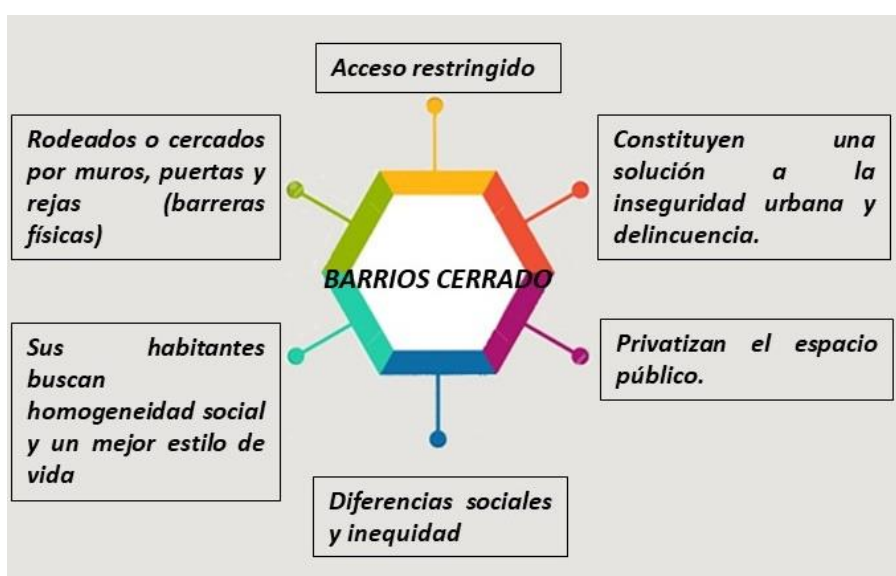


Imagen 3: Características barrios cerrados

Fuente: Elaboración personal

1.3.1 Causas que generan la necesidad de crear barrios cerrados en las ciudades

Las causas son variadas para la creación de barrios cerrados, amurallados, privados y van desde la búsqueda de espacios más cómodos para vivir, (calidad de vida) con costos más accesibles de suelo, estatus y exclusividad, hasta la búsqueda de seguridad y de esta forma huir de la inseguridad urbana, y del temor. En estos barrios se produce un fenómeno principalmente residencial que se ha popularizado entre un sector de la población con un estatus económico medio alto y alto, que prefieren vivir en barrios cerrados, impulsado principalmente por los problemas metropolitanos como: la pobreza, contaminación, congestión del tránsito, contaminación auditiva, la inseguridad, la violencia y la marginalidad.

Estos emprendimientos por lo general están promovidos por las diferentes empresas inmobiliarias constructoras de barrios cerrados que incrementan el interés mediante la publicidad en la cual se presenta estrategias en las que se vende la idea la seguridad dentro de lugares bien cerrados y la imagen de una relación directa con el medioambiente natural, presenta áreas verdes, comunales, calles como parte del barrio, prometen la solución de ciertos problemas y ofrecen a los potenciales compradores una mejora en su bienestar y calidad de vida, elementos que son fundamentales y determinantes al momento de tomar la decisión de vivir en barrios cerrados, lejos de la ciudad abierta y peligrosa (Demajo, 2011)

Dichas urbanizaciones actualmente son el negocio inmobiliario más exitoso y rentable, que contribuyen a consolidar modelos de vida residencial y urbanos segregativos como símbolo de estatus y exclusividad, que también es otro motivo para la búsqueda de estos sitios.

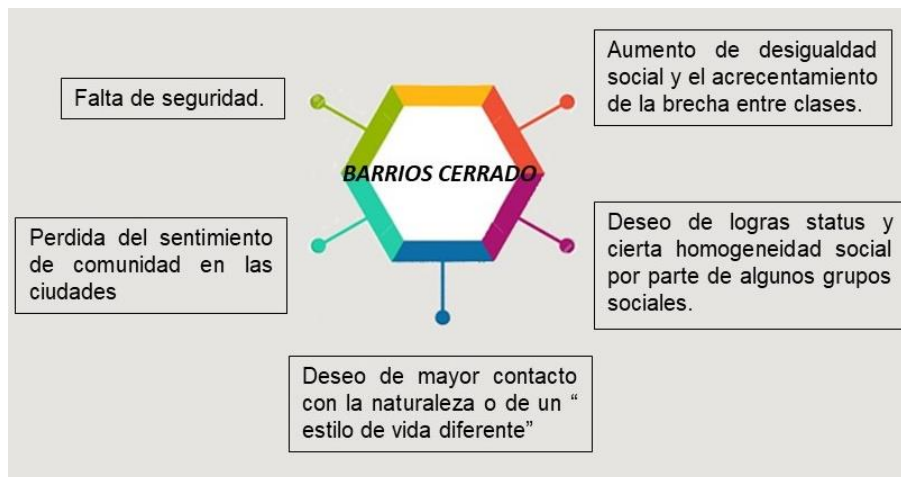


Imagen 4: Causas de aparición de barrios cerrados

Fuente: Elaboración propia

1.3.2 Ventajas y desventajas de los barrios cerrados

1.3.2.1 Ventajas

Los barrios cerrados benefician a sus pocos residentes con mayor seguridad, privacidad además de infraestructura y servicios básicos, como, jardines amplios, canchas, piscinas y espacios comunitarios, exclusivos etc., además de cómodas instalaciones, prestaciones, los cuales son promocionados por los desarrolladores inmobiliarios y constructores urbanos, los que obtienen grandes ganancias económicas, otro aspecto favorable es que los barrios cerrados constituyen una fuente de empleo para varias personas. (Demajo, 2011)

1.3.2.2 Desventajas

Los barrios cerrados tienen impactos relacionados con el desarrollo económico, político, social y cambios en la estructura física de la ciudad. (Roitman, 2004) Así como

nuevas operaciones homogéneas de vivienda que llevan consigo consecuencias relacionadas con: la fragmentación del espacio urbano, la privatización del espacio público y agrícola que afecta a los agricultores que desarrollaban actividades en estas zona, pérdida del sentimiento de comunidad y mucho más complejas que van desde la polarización socioeconómica, homogenización social, segregación espacial urbana y social, y hasta el debilitamiento y eventual secuestro de los espacios públicos. Estos representan una solución individual a un problema visiblemente social, ya que no actúa sobre las eventuales causas, sino sobre los efectos. (Demajo, 2011)

Hay que añadir que esta manera de urbanizar no produce una imagen clara de pertenencia en estos la comunidad no desarrolla arraigo por el lugar donde viven y trabajan, carecen de puntos identificables, de límites definidos y sobre todo de claras rutas viales, lo que eventualmente produce monotonía en el paisaje urbano, espacios incómodos y desagradables sin pertenencia, indefinición, confusión y desorientación en la circulación (Bazant, 1983)

1.3.2.2.1 La fragmentación del espacio urbano

La fragmentación del espacio urbano es una de las principales consecuencias que surge con la aparición de los barrios cerrados también denominados fraccionamientos cerrados, estos son fáciles de identificar en el territorio ya que existen elementos físicos que los delatan como muros, cerramientos, portones, etc., que definen su perímetro, lo que genera una nueva forma de aislamiento que se produce hacia el interior y deja en el exterior al resto de la ciudad. (Demajo, 2011)

Esta fragmentación del espacio urbano, genera diversos estilos de vida aislados, que repercuten en la vida comunitaria en el territorio. (Rojo, 2015)

Uno de los elementos de esta transformación es la modificación de las formas ya que se pasa de lo rural a lo urbano. La ciudad latinoamericana, por lo general sujeta a un damero estricto es reemplazada por manzanas y calles curvas con características como homogeneidad, coherencia arquitectónica y paisajismo interior.

1.3.2.3 Segregación urbana y residencial

“Las exclusiones y las segregaciones dejan a una parte de la población “extramuros” (Borja, 2003)

La literatura sociológica considera la segregación urbana como la combinación de disparidades sociales y geográficas para los diferentes sectores de la población (...) se manifiesta en desiguales condiciones de vivienda, con desiguales infraestructuras y servicios (atención médica, comercio, comida, comunicaciones, transporte y educación). En un sentido amplio se incluyen otras condiciones ambientales desiguales, tales como acceso a espacios verdes, calidad del agua y del aire, riesgos de aluviones, etc. Se consideran distintas formas

de segregación: étnica, religiosa, económica, según profesiones, según nivel de educación y demográfica (edad y sexo). (Choren, s.f.)



Imagen 5: Segregación Urbana

Fuente: http://wiki.ead.pucv.cl/index.php/Segregaci%C3%B3n_Urbana

La segregación urbana es otra de las consecuencias del aislamiento que produce la proliferación de barrios cerrados, e inicia con la dispersión espacial de grupos sociales con diferencias étnicas, ingresos económicos, religión, etc. Se ubican en terrenos alejados, por lo general en la periferia de una ciudad. Poco a poco las barreras físicas, los límites, las divisiones urbanas, las diferencias en el tejido social se transforman en problemas sociales, los cuales consolidan la segregación y establece en el territorio las diferencias entre “los de adentro y los de afuera,” (Roitman, 2003) impiden la libre circulación, accesibilidad y el contacto con el exterior, transforman el funcionamiento de la ciudad y modifican las relaciones del centro con la periferia. (Roitman, 2004)

Las diferencias y grandes brechas que existen entre los distintos grupos socioeconómicos han provocado que en el territorio se origine fragmentación y divisiones en el tejido urbano. Por lo que se puede decir que “la segregación residencial es uno de los resultados de este proceso de fragmentación social urbana”. (Roitman, 2003) Sus consecuencias son diversas y entre ellas están; el crecimiento y dominio del mercado inmobiliario sobre la conformación del espacio urbano, viviendas precarias, espacios cerrados con conflictos internos-externo entre vecinos, menor acceso a parques y áreas verdes, menor accesibilidad y movilidad urbana, diferencias sociales y económicas, exclusión, falta de cohesión social, entre otros. (Allard, 2014). Estas divisiones entre diferentes barrios, además de la falta de configuración de los espacios públicos y privados se refleja en un nuevo uso del espacio, donde el abandono, la multiplicación de los miedos y de la inseguridad ciudadana son los protagonistas. Dicha segregación afecta a la calidad de vida, educación, delincuencia, etc.

El mercado inmobiliario, al encontrarse bajo la lógica de acumulación constante de capital, ha agudizado aún más la división territorial y social de los espacios urbanos, que como resultado ha producido la segregación residencial, que es uno de los fenómenos

urbanos más significativos en la conformación de las ciudades y sus consecuencias se observan desde el punto de vista físico y social.

1.3.2.4 La privatización de los espacios públicos extramuros.

La privatización de los espacios públicos y la manera de ocuparlos son otros efectos que ha generado la aparición de barrios cerrados. El espacio público establecido dentro de estos ha cambiado su rol público, para convertirse en un espacio prohibido y de uso privilegiado para sus pocos habitantes, ya que no se permite el acceso independiente a ellos, sustituyen espacios anteriormente públicos como calles, plazas, aceras, etc. Esta situación ocasiona que estos espacios que se encuentran fuera de los muros, en la ciudad real, paulatinamente se conviertan en espacios vacíos, sin vida, sin flujos ni circulación, y sumamente peligrosos, ya que no existe contacto directo entre ellos. (Demajo, 2011)

En los barrios cerrados la plaza no tiene razón de ser, incluso la calle está condicionada a la mínima expresión, debido a que son estrechas en el centro y locales en el interior por lo general con conexiones precarias, en estos barrios dependen de automóviles para casi todo, sus residentes no caminan rutinariamente por las calles. (Caldeira, 2007)

Lo que hace que la acera se convierta en un punto importante, el cual ha sido restringido como el espacio exterior de reunión entre vecinos. Por la falta de proyección y planificación al momento de realizar un tratamiento en el borde de las urbanizaciones cerradas, estas se han convertido en sitios que no pueden ser recorridos a pie, ya que son espacios rodeados por cerramientos o largos muros anónimos, inseguros, poco iluminados, pensados exclusivamente para la circulación vehicular. A esta carencia de tratamiento de los límites, de los senderos peatonales y veredas se debe incluir la falta de equipamiento y mobiliario urbano de carácter comunal, ya que todos ellos son el soporte de la actividad ciudadana. (Perahia, 2007) Es importante decir que los barrios cerrados generalmente se encuentran ubicados cerca de redes de autopista y vías rápidas de circulación para facilitar el desplazamiento de autos particulares desde el lugar de residencia hacia las áreas centrales de la ciudad donde se desarrollan las actividades cotidianas ciudadanas.



Imagen 6: El precio del miedo.

Fuente: Jan Gehl. Ciudades para la Gente. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Infinito. (2014). pp 116.

1.3.2.5 Discontinuidad espacial

La discontinuidad espacial implica la interrupción de la traza urbana y es ocasionada por el crecimiento urbano y la renovación urbana. Se desarrolla en la periferia y en el interior de la estructura urbana se divide en dos conceptos, el primero se le conocerá como rupturas urbanas y al segundo como discontinuidad morfológica. (Durán, 2015)

1.3.2.5.1 Rupturas Urbanas

Las rupturas urbanas son obstáculos y barreras urbanas que impiden en unos casos y limitan en otros la libre circulación y accesibilidad hacia la estructura urbana haciendo evidente la poca funcionalidad en determinados sectores, estos son elementos de tipo natural (flujos de agua y relieve) y artificial (vialidades, avenidas, autopistas, vías férreas, muros y cercas). De estos dos posee mayor repercusión en la fragmentación urbana los relacionados con los elementos de tipo artificial, ya que están sometidos a planificación, diseño y mayor control.

1. Vialidad y vías férreas (vías rápidas, puentes, nodos viales), está conformada por la infraestructura de transporte, el cual ha aportado al deterioro del tejido urbano ya que muchas se encuentran dentro de la estructura urbana, y generan varios problemas relacionados con la fragmentación del espacio físico, congestión vehicular, segregación funcional, fomentan el uso del vehículo, proliferación de poblados en sus límites, contaminación y expansión de la ciudad.
2. Muros y cercas, estos rodean a complejos cerrados de vivienda, fraccionamientos o equipamiento de grandes dimensiones, cuya característica principal es que son privados y su uso es restringido para particulares. (Durán, 2015)

1.3.2.5.2 Discontinuidad morfológica

La discontinuidad morfológica tiene como características más importante los procesos de dispersión, difusión y expansión urbana y es un concepto que tiene que ver

con el crecimiento de la ciudad y los inconvenientes relacionados con: primero con la distancia física que la población tiene que trasladarse a sus diferentes fuentes de servicio, habitación y empleo lo que ponen en evidencia la poca articulación de la ciudad y su entorno, lo cual marca de manera considerable el estilo de vida de los habitantes; y segundo tiene que ver con la generación de espacios libres para urbanización por lo general ubicados en la periferia, los cuales “se vuelven especulativos en el mercado del suelo y rompen la continuidad de la estructura urbana, lo cual repercute en la accesibilidad y/o la funcionalidad del sistema urbano.” (Durán, 2015, pág. 22) La discontinuidad urbana tiene como característica:

1. El desarrollo disperso, fragmentado y dividido, originado por las nuevas urbanizaciones y asentamientos ya consolidado en el territorio, generan falta de secuencia entre ellos y con las áreas centrales.
2. Falta de estructuración urbana, el proceso de urbanización en las ciudades se crea de forma espontánea, aleatoria, sin planificación y orden aparentes.
3. Cambios decisivos de usos de suelo; el suelo rústico o no urbanizado se convierte a suelo urbano.
4. Degradación de áreas centrales por el déficit de población, particularmente generada por la migración residencial hacia las periferias, lo que ocasiona un proceso de desarrollo y renovación de la estructura interna, densificación y crecimiento del área central.
5. El desarrollo urbano hacia las periferias urbanas, el cual se presenta como suburbanización o urbanización periférica
6. La desconcentración y descentralización que se genera por la separación y las diferentes formas de localización de áreas y actividades que se realizan en el territorio y se entiende como policentrismo, y se trata de los espacios residenciales, de comercio, industria o servicios que configuran un sistema de funciones especiales, suplementarias e interdependientes que se distribuyen e interconectan a través de las vialidades metropolitanas.
7. El crecimiento y desarrollo urbano referente a la vialidad y movilidad metropolitana que tienen como un principio la organización y estructuración espacial. (Durán, 2015)

Estas diferentes discontinuidades y rupturas en el trazado de la trama urbana tienen como consecuencia la creación de barrios, urbanizaciones y conjuntos habitacionales cerrados y privados, que generan la aparición de un borde que marca los límites entre dos sectores de la ciudad que comparten similar uso del suelo y residencial, además ocasionan el apareamiento de quiebres estructurales, funcionales y viarios. Estos

trazados que diferencian a estos barrios, dificulta su integración urbana y son fácilmente identificables en el territorio. (Arquitectos, s.f.)

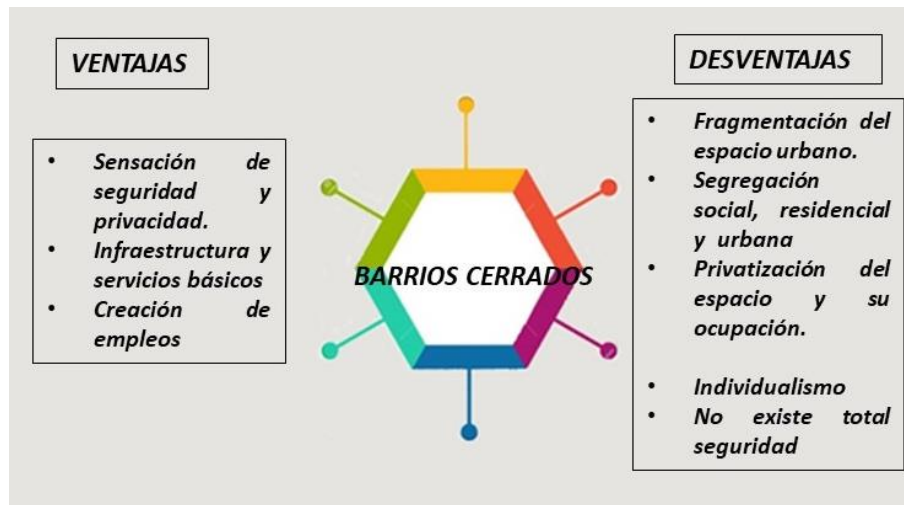


Imagen 7: Ventajas y desventajas de los barrios cerrado
Fuente: Elaboración personal

En resumen existen diferencias sustanciales entre los que se podría catalogar como un barrio abierto y un barrio cerrado.



Imagen 8: Diferencias entre barrios abiertos y cerrados
Fuente: Elaboración personal

CÁPITULO II

PROCESO HISTÓRICO DE CRECIMIENTO URBANO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (DMQ)

Para entender de mejor manera la evolución de la movilidad residencial urbana y el surgimiento de los barrios cerrados en la ciudad de Quito es necesario analizar el fenómeno de la suburbanización y privatización de la periferia, asociada a la dinámica inmobiliaria.

Para este análisis también se debe entender que la forma en la que la población se ha movilitado residencialmente, en diferentes puntos de la historia, en la ciudad de Quito siempre inicia con la necesidad de satisfacer las exigencias de las denominadas elites, que por lo general están relacionadas con la búsqueda de mejores condiciones de vida, más espacios libres para construir, áreas verdes, tranquilidad, paz y bienestar, preservar un estatus económico, distinción social y además nuevas oportunidades en cuanto a regulaciones y políticas públicas más permisivas.

La ciudad ha crecido y ha expandido su área urbana alargada desde de la segunda mitad del siglo XX, este se ha dado de forma dispersa, segregada y con graves dificultades en la movilidad y sumamente disfuncional, sobre todo por que las autoridades no admiten las causas que generan este fenómeno y por qué no se crean políticas públicas eficientes que regulen, controlen y orienten la planificación urbana, lo que ha provocado que en la ciudad exista descoordinación entre la ubicación de la vivienda, los servicios y el empleo, todos los días los ciudadanos recorran grandes extensiones desde el sitio de su vivienda, por lo general alejados de la urbe, hacia el lugar de su empleo o estudio que se ubica en la zona del hipercentro³. (Instituto de la Ciudad, 2015)

2.1 Resumen de los cambios en la estructura territorial del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ).

La expansión urbana del DMQ a lo largo de su historia ha mantenido una lógica que se ha visto definida por fenómenos sociales, políticos y económicos, cuyos efectos se evidencian en la forma de organización territorial que se clasifican en los siguientes:

³ El hipercentro es la zona delimitada por: Al sur: calle Ambato; al oeste: Av. América-calle Imbabura; al norte: Av. El Inca; al este: Av. 6 de Diciembre - Av. 12 de Octubre - Av. Gran Colombia. Fuente: Secretaría de Movilidad.(Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022)

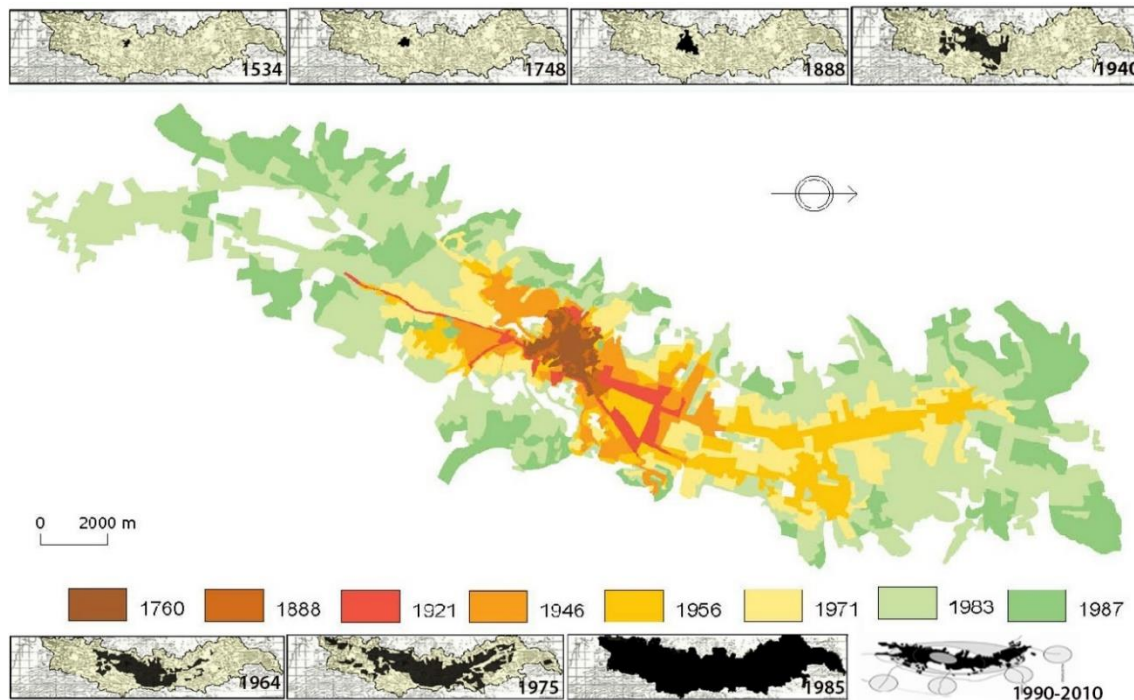


Imagen 9: Evolución de la mancha urbana de Quito

Fuente: Plan Quito 1980 y AIQ-SUIM. Elaboración Personal

1. *Forma de organización territorial radial-concéntrica*, que concierne a las épocas coloniales, tenía como principal característica de distribución la de construir una centralidad, en la cual concurren diversos factores entre los que se tiene: geográfico, político, religioso, económico, cultural, educación, financiero y aspecto de prestación de servicios, en resumen el uso de suelo era público. (Mena, 2006) Alrededor de la ciudad, que para esa época era bastante pequeña, estaban las haciendas, fincas y tierras agrícolas.

2. *Forma de organización territorial longitudinal*, se presentó en los primeros años de la República, en la que se evidencia la primera movilización de las clases altas que abandonan el Centro Histórico y se desplazan hacia al sector de La Alameda.

3. *Forma de organización territorial longitudinal- polinuclear*, durante los años de recuperación tras la crisis económica de la década de los treinta se impulsó a la industria de la construcción y se revalorizó el suelo. La ciudad durante varios años guardó esta forma longitudinal, pero con el paso de los años fueron surgiendo nuevos núcleos comerciales y administrativos dando paso a tres nuevas zonas socioeconómicamente desiguales en la urbe: la Mariscal Sucre al norte, el centro Histórico y, al sur, la Villa Flora.

4. *Forma de organización territorial irregular dispersa*, en la década de los setentas, la ciudad de Quito empezó el desarrollo urbano basado en la explotación petrolera, (Mena, 2006) y, que estableció un hito importante en el desarrollo del mercado inmobiliario en el Ecuador, debido a que en esa época el área urbana de la ciudad tuvo

un crecimiento aproximado del 500%, esto sin considerar las áreas conurbanas, ni el crecimiento en altura. (Carrión & Erazo, 2013)

2.2 La producción del mercado inmobiliario en la ciudad de Quito.

2.2.1 Años 1534-1939

La ciudad fue fundada por los españoles en un suelo topográfico irregular, pero con un trazado cuadrangular (forma radial concéntrica). Durante los siglos XVI y XVII se construyeron conventos e iglesias, alrededor de las cuales se edificaron edificios administrativos y de vivienda, se formó barrios homogéneos. La ciudad se consolidó y definió cierta delimitación urbana, cuyos límites eran al occidente el Tejar, al oriente el cauce del Río Machángara, al sur El Panecillo y la iglesia del Belén al norte. (Achig, 1983)

En las primeras décadas de vida republicana, la ciudad crecía en forma exclusivamente radial concéntrica, inicia un crecimiento longitudinal con claras tendencias segregacionistas, debido a que la clase dominante se implantó en fincas y quintas vacacionales de Ñaquito y el resto de la población en barrios marginales del sur o en colinas circundantes. (Achig, 1983) La primera mitad del siglo XX, el mercado inmobiliario en la ciudad de Quito seguía modelos tradicionales, (Ekosnegocios, s/n) la ciudad presentaba un evidente crecimiento hacia el norte.



Imagen 10: Esquema de la forma de organización territorial radial concéntrica (1748-1904)

Fuente: Plan Quito 1980. Elaboración personal

La ciudad “moderna” se fue consolidando en el norte, mientras que el centro y el sur quedaron relegados para las clases menos acomodadas. En este sector las antiguas quintas vacacionales y villas que, en un principio, constituían las “afueras” de Quito se incorporaron definitivamente al perímetro urbano, marcando el crecimiento de la ciudad hacia esa zona que, en 1922 fue bautizado oficialmente con el nombre de ciudadela Mariscal Sucre, (Ponce, 2011, pág. 34)

La Mariscal originalmente fue un barrio residencial, diseñado según un plan poco estricto, sus vías construidas de sur- norte eran bastante favorecidas y sobre todo apartadas de la red de circulación existente y de la disposición de su espacio urbano, los cuales quedan como evidencia del crecimiento a voluntad del sector y de la marcada especulación de bienes raíces de la cual fue sujeto. (De Maximy, 1984, pág. 63)

(Ponce, 2011) La ciudad por otra parte experimento un marcado proceso de especulación y segregación espacial, sobrepasando sus límites tradicionales, lo que dio inicio un crecimiento desarticulado.

2.2.2 Años 1940-1959

Esta época se caracteriza debido a que el país entra en un periodo de bonanza económica producto de las exportaciones especialmente de banano, este periodo se caracteriza por su estabilidad política y se extiende hasta los años 60. Quito abandona su condición de ciudad pequeña, presentando una expansión descontrolada ya que no existe ningún tipo de regulación municipal que normalice el fraccionamiento del suelo.

En la década de los 40 el Estado se convierte en promotor, planificador y constructor a través del Instituto de Seguridad Social (IESS) el cual toma un rol protagónico en el financiamiento vivienda individual y también de programas de vivienda destinados particularmente a empleados. Así, aparecen las primeras urbanizaciones, en barrios como la Villaflora, Barrio Obrero (1940) al sur de Quito y la Belisario Quevedo (1945), bajo el principio de brindar alternativas de vivienda de tipo social a los afiliados, diseños que se alejan de las típicas construcciones neoclásicas y eclécticas.

El crecimiento caótico que presentaba la ciudad trajo como consecuencia la intervención del Municipio de Quito con la elaboración de diversos planes reguladores, por lo que en 1942 inicia la elaboración del primer "Plan Regulador de Quito" 1944-45⁴ realizado con la injerencia del Gobierno local y de varias familias terratenientes y que fue aprobado por el Concejo Municipal y en el que se detalla parte de la propuesta diseñada por el arquitecto uruguayo Jones Odriozola y que se complementa en la ordenanza que dictó el Municipio de Quito en 1933 y en el que se estableció el desarrollo futuro de la ciudad, bajo la imagen de "Ciudad Jardín"⁵. (López & Rojas, 2016, pág. 5)

2.2.3 Años 1960-1979

En la década de los sesentas, a raíz del auge de la explotación y producción petrolera, la ciudad fue objeto de una transformación, debido a que se inicia la construcción de los primeros grandes inmuebles en altura (Banco de Préstamos (1962)

⁴ Con sus 4 ciudadelas y barrios nuevos, trazado y adaptado a este sistema, por Leonardo Echeverría Andrade, aprobado por el I. Concejo Municipal el 17 de mayo de 1944. Este primer documento formal de planificación proyectó una cuadruplicación de la población y del crecimiento espacial de la ciudad para el año 2000, y recomendó separar áreas para el futuro desarrollo de la ciudad. Funcionalmente, el plan dividió a la ciudad en tres principales zonas de actividad: vivienda, trabajo y recreo, y recomendó la diferenciación espacial de los usos del suelo, una red vial más racional, y la necesidad de espacio recreativo suficiente.

⁵ El concepto de ciudad jardín surge en Inglaterra a finales de S. XIX, a partir de la propuesta de Ebenezer Howard (1898), como una nueva manera de entender el planeamiento urbano y replantea los modelos de vivienda colectiva, en un contexto que se desplaza desde el centro hacia la periferia de la ciudad

y Banco Central (1968), Contraloría General del Estado (1965), etc.), los cuales son signo de una urbanización capitalista que modificó el uso del espacio público en calles, plazas, aceras y habitaciones que en muchos de los casos fueron transformadas en oficinas. (De Maximy, 1984)

Para estos años el Estado continua teniendo un papel relevante en la planificación y construcción, ya que se creó el Sistema Mutualista (1962), la Junta Nacional de Vivienda (1973) a más del Sistema de Seguridad Social (IESS), entidades que encaminaron sus esfuerzos en la ejecución de los primeros planes de vivienda (individuales tipo, flexible y progresivos) que se desarrollan en la ciudad y por lo general estaban dirigidos a la clase media. Los altos costos de la vivienda aislada unifamiliar, y el alto valor y carencia del suelo urbano, hacen que en la ciudad se inicie a incorporar conceptos relacionados con vida en comunidad. A pesar de que la población no contempla la idea de vivir en condominio o en departamento, en la ciudad se inició la construcción de edificios en altura los cuales contribuyeron a centralizar a los estratos sociales y a cambiar la imagen urbana de la ciudad, posteriormente se tradujeron en conjuntos de vivienda unifamiliar vertical a manera de burbujas aisladas, que poseían una sola conexión vial con la calle más próxima al nivel urbano, lo que interrumpía la continuidad del trazado urbano. Es importante detallar que dichos planes de vivienda también incluyeron la creación de vivienda social en sectores más alejados de la urbe, en este momento aparecen en la ciudad condominios, edificios de departamentos y varias urbanizaciones cerradas en El Condado, Campo Alegre, El Batán, Leviatán (1968), San Carlos (1973), etc. (Ekosnegocios, s/n)

La propiedad horizontal fue establecida en el Ecuador por la Ley de Propiedad Horizontal expedida como ley de Emergencia N° 08, por el Presidente Constitucional de la Republica Dr. Camilo Ponce Enríquez, el 11 de marzo de 1950 y publicado en el registro Oficial N°. 1069 el 15 de marzo de 1960.

El crecimiento descontrolado de la ciudad llevo al Municipio a tratar de ordenar el crecimiento de la urbe, nuevamente mediante Planes Directores⁶. El auge de la construcción incorpora zonas como Cotocollao y El Inca al área urbana. También en la década de los 60 surgen los primeros asentamientos espontáneos, en muchos de los casos informales, pero se acentúa más en los 70, años en los que se cuadruplican y en

⁶ **Plan General Urbano de Quito 67 (1967):** Para la década del sesenta, el «Plan Jones» de 1945 estaba muy desactualizado debido al enorme crecimiento de la ciudad, y se hicieron nuevos intentos para ordenar el uso del suelo, instituir un esquema de zonificación general y mejorar la red de transporte urbano. El plan fue diseñado para un período de 30 años, pero para fines de la década, el crecimiento había excedido las predicciones

la ciudad se hace visible la presencia de un cinturón periférico que plantea nuevos reclamos a las instituciones municipales y de vivienda.

En los años 70 se inicia con el levantamiento de edificios emblemático (COFIEC, CIESPAL, Ministerio de Agricultura, C.C. Iñaquito (1971)), en el norte y los alrededores de la ciudad inicio el desarrollo inmobiliario (Ekosnegocios, s/n).

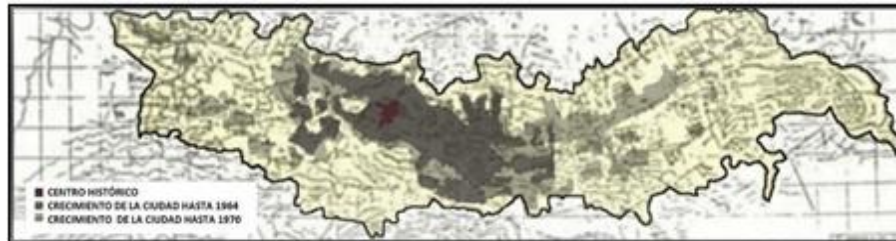


Imagen 12: Esquema de la forma de organización territorial longitudinal polinuclear. (1904-1970)

Fuente: Plan Quito 1980. Elaboración personal

En los ochentas, el Plan Quito⁷ extendió el área de la ciudad al sector de La Carolina, al norte y se delimitó el área denominada la “centralidad centro norte de Quito”. En el período 1980-1987 el barrio de La Mariscal paso de tener un uso exclusivamente residencial a ser el nuevo centro comercial y de negocios, donde se colocaron sucursales bancarias y entidades del Estado, comercios de lujo, instituciones relacionadas a la capitalidad como oficinas de empresas transnacionales, embajadas, etc., (Mena, 2006) que se ubicaron en los edificios en altura de las avenidas Patria, Amazonas y 10 de Agosto, todos estos eran idénticos ya que eran construidos con el concepto urbano de la época, en el que se planteaba planta baja libre, con grandes ventanales y predominio del hormigón. (Ekosnegocios, s/n)

Para este año también se construyó la Av. Occidental, concebida por el ex Alcalde Sixto Duran Ballén, este era un límite de la ciudad, que rápidamente se expandió hacia las faldas del Pichincha. Un panorama similar se presentó tanto al norte como al sur de la ciudad. (Ekosnegocios, s/n)

La ciudad paso de tener déficit de vivienda en los años 70, a un Estado que actuaba como proveedor y planificador directo de vivienda en los 80 y 90, bajo una política que estaba orientada a central el interés en el mercado, el cual lamentablemente no fue eficaz en materia de vivienda.

⁷ **Plan Quito - Esquema Director 1980 (1981):** El crecimiento urbano continuó sin pausa durante la década de los setenta y se adoptó un nuevo enfoque de planificación que por primera vez consideró toda la «microregión» de Quito. El plan hizo recomendaciones generales sobre la organización territorial por distritos, pero no contenía regulaciones específicas. Estas fueron propuestas en un documento de Planificación del Uso del Suelo en 1982, pero nunca fueron apoyadas políticamente o aprobadas por ordenanza municipal. Aunque el plan general de 1981 estaba ejecutándose oficialmente, Quito continuó creciendo bajo el obsoleto marco regulatorio legal incluido en la ordenanza de uso del suelo de 1967.

Mientras se construía y potencializaba de la zona norte (La Mariscal y la Carolina), el Centro Histórico inicio un proceso de deterioro y abandono del espacio central, además de descentralización funcional de sus actividades más relevantes. Paralelamente a esto se producen otras migraciones al interior del DMQ esta vez encaminadas a los valles. (Mena, 2006)

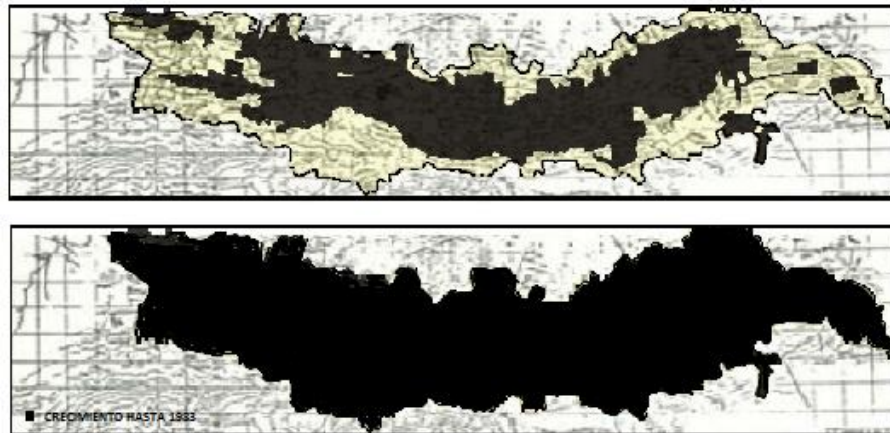


Imagen 13: Esquema de la forma de organización territorial longitudinal polinuclear. (1979-1983)

Fuente: Plan Quito 1980. Elaboración personal

2.2.4 Años 1990- 2017

A principios de la década de los 90, inicia una nueva coyuntura en el país, el Estado abandona su papel de promotor, planificador y constructor, con el colapso y suspensión del sistema de financiamiento y operaciones de créditos hipotecarios que ofrecía el IESS y los diferentes planes que ofrecían el Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI). El sector privado paso a tener un rol protagónico, tanto financiero como constructor. (Ekosnegocios, s/n)

La etapa de consolidación de la empresa privada se da a partir de las décadas de 1980 y 1990, donde también se fortalece una estructura urbana que generó que la ciudad pase de longitudinal a metropolitana, ya que se extiende hacia la periferia y valles aledaños. (Ospina, 2010) La banca privada asumió el papel de ente crediticio que fue direccionada especialmente para vivienda de clase media y alta. Para estos años se aprecia una disminución del crecimiento del Quito Urbano, tendencia contraria a la que experimento el área suburbana. (Ekosnegocios, s/n)

Esta etapa culmina con la crisis económica que ocurrió en el país a finales de los años noventa, que afectó tanto al sector de la construcción, como a todos los sectores productivos del país. (Ekosnegocios, s/n) Posterior a esta caída (1998 y 1999), el comportamiento de la construcción de vivienda en Quito presento una tendencia de desarrollo fluctuante entre los años 2000 y 2002 (Ospina, 2010), debido generalmente a la estabilidad económica luego de la dolarización y el creciente volumen de divisas de

los migrantes, la cual generó el fortalecimiento de varias empresas inmobiliarias. (Ekosnegocios, s/n)

Ya que la forma lineal de la ciudad se rompió definitivamente con el avance del crecimiento hacia el Valle de los Chillos y Tumbaco, grandes grupos de la clase medias se trasladó. En Chillogallo y San Carlos (al norte) se realizaron algunas edificaciones en altura y condominios con la idea de proporcionar de mayor densidad la ocupación del suelo en la ciudad, pero avanzo más la preferencia de la población por mayor extensión y baja densidad. Motivos por los que los valles se consolidaron y rápidamente se convirtieron en una prolongación de la ciudad de Quito, con la presencia de varios proyectos habitacionales que se construyeron sin planificación, ni organización que esté orientada hacia el emprendimiento de proyectos específicos. (Ekosnegocios, s/n)

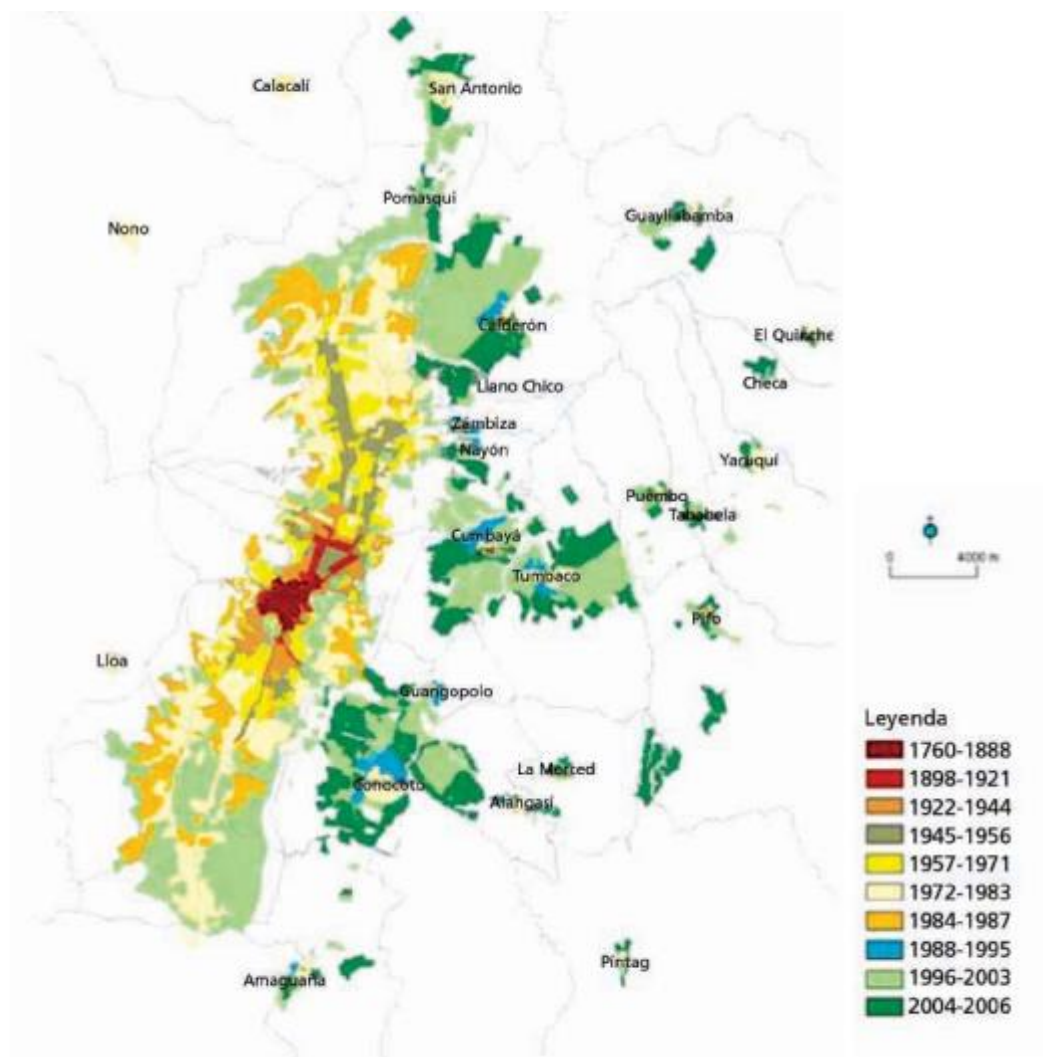


Imagen 14: Crecimiento urbano de Quito 1769-2006

Fuente: DMPT, 2006.

La ciudad actualmente tiene aproximadamente 50 km de largo y 2.5 Km de ancho y en ella se tiene un Centro Histórico residencialmente deshabitado, producto de un proceso migratorio interurbano (movilidad residencial urbana) que inicia con el

abandono y la migración hacia sectores como La Mariscal y posteriormente repitiendo este proceso hacia los que se han transformado en los "suburbios" de lujo de Quito, donde se construyen amplias residencias, nuevos equipamientos, vías, autopistas, etc. A la par en la ciudad se construyeron nuevos suburbios no tan lujosos en sectores como Carapungo, Carcelén en el norte y al sur Quitumbe y Ciudad Jardín. (Ponce, 2011)

A pesar de que algunas entidades del Estado y mutualistas han construido viviendas de carácter social en urbanizaciones al sur de la ciudad y en zonas donde el costo del suelo es menor, se puede decir que la ciudad se encuentra atravesada por una lógica de segregación en cuanto a la distribución de equipamientos y densidades poblacionales que privilegia a la zona norte y los valles, ya sea por la preferencia de implantación o porque estos sectores fueron favorecidas por las ganancias producto del petróleo de los años setentas que contribuyeron a modernizar y cambiar el tejido urbano beneficiando a las clases medias y acomodadas. (Balarezo, 2015)

Crecimiento Histórico del área construida en Quito		
Año	Área (Has)	Fuente
1748	86.8	Plano de Jorge Juan
1780	117.0	Mapoteca I.G.M
1904	173.0	Mapoteca I.G.M
1922	294.0	Mapoteca I.G.M
1941	497.6	Mapoteca I.G.M
1958	639.6	Mapoteca I.G.M
1971	1.595.2	Mapoteca I.G.M
1975	6.156.0	Mapoteca I.G.M
1983	7.330.38	DMPT, 2006.
1988-1995	627.97	DMPT, 2006.
1996-2003	11139.21	DMPT, 2006.
2004-2006	5670.48	DMPT, 2006.
2017	422.802	DMQ

Tabla 2: Crecimiento histórico del área construida en Quito.

Fuente: Datos del Instituto Geográfico Militar (IGM), DMPT, 2006.

CAPITULO III

DESARROLLO URBANO DE CUMBAYÁ

A lo largo de su historia, Quito ha crecido de forma longitudinal de norte a sur, pero en los últimos treinta años se ha expandido del interior hacia el exterior, y ha experimentado varias transformaciones urbanas y espaciales, las que han generado el apareamiento de nuevos poblados en el valle y ciertas áreas periféricas de la ciudad. Estos espacios inicialmente libres de urbanización en varios de los casos se han vuelto especulativos en el mercado del suelo. Las distancias de las diversas fuentes de servicio, empleo y habitación hacen evidente la poca articulación de estos poblados con la ciudad y su entorno. Lo que hace más notable la falta de planificación y como consecuencia la calidad de vida de los habitantes se ha visto afectada por conflictos en el uso de suelo, movilidad, contaminación ambiental, calidad y uso de los espacios públicos, además de un marcado proceso de segregación socio-espacial, poco analizado por parte de las autoridades.

Debido al progresivo abandono de la ciudad histórica y compacta desde la década de 1980, hacia los valles se generó una creciente periurbanización de carácter expansivo y difuso que define un modelo de crecimiento disperso, que se caracteriza por la expansión incontrolada y especulativa de áreas residenciales, con bajos precios del suelo, cercanía a la naturaleza, y una marcada preferencia por viviendas unifamiliares. De esta manera progresivamente se han incorporado de forma inconexa y dispersa varios poblados y áreas agrícolas, en los valles de Tumbaco-Cumbayá, Los Chillos, Calderón y Pomasqui - San Antonio de Pichincha. (MDMQ, 2006:24) citado por (Ospina, 2010, pág. 79)

3.1 Cumbayá

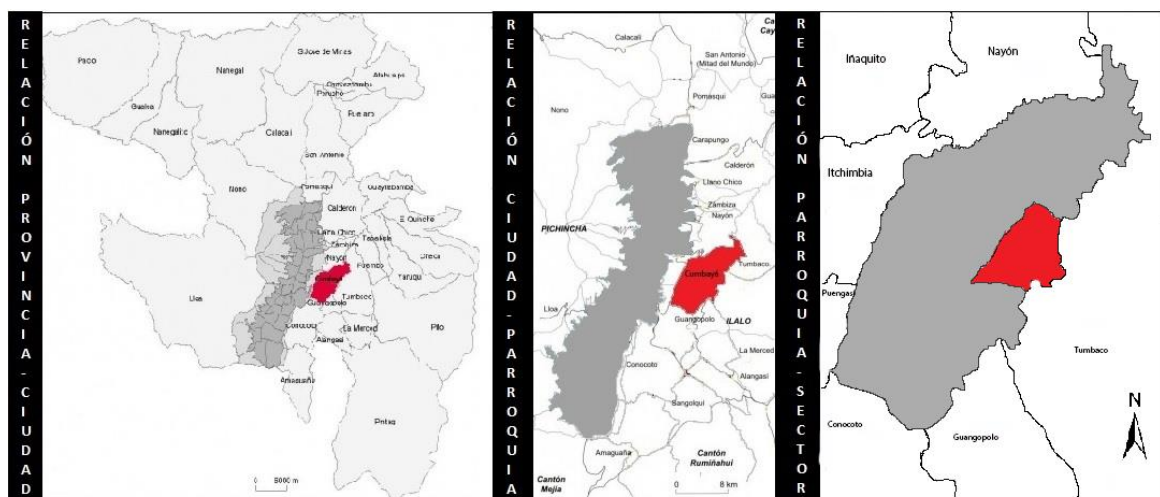


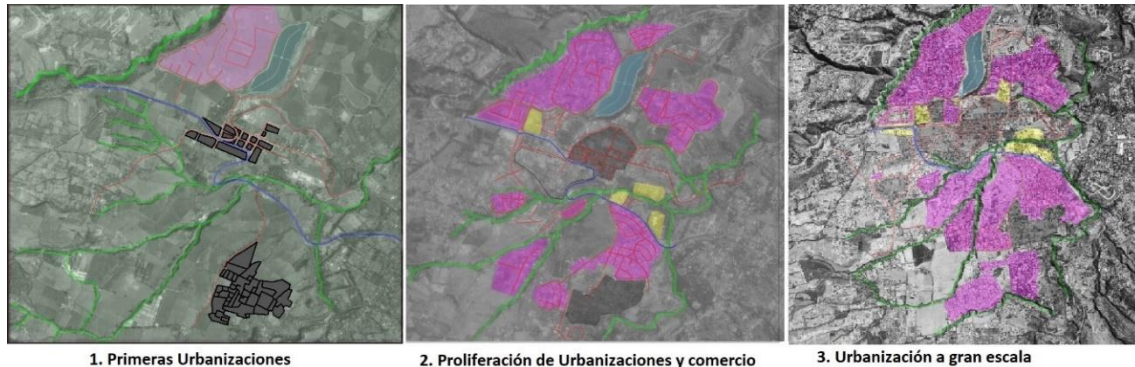
Imagen 15: Ubicación sector de estudio

Fuente: Elaboración personal

El sector de estudio se encuentra ubicado en la parroquia de Cumbayá, relativamente cercana a la meseta de Quito, en el Valle de Tumbaco, localizado a una

distancia de 12 kilómetros del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ). El Valle de Tumbaco y Cumbayá tienen una extensión de 63.826 hectáreas y alrededor de 120.000 habitantes. Por tener un clima cálido y por la cercanía a la ciudad es demandada por los habitantes, desde hace algún tiempo, como su residencia permanente.

Para entender mejor el desarrollo inmobiliario en Cumbayá es necesario analizar 3 momentos particulares:



1. Primeras Urbanizaciones

2. Proliferación de Urbanizaciones y comercio

3. Urbanización a gran escala

Imagen 16: Momentos

Fuente: IGM y elaboración personal

3.2 Momento 1

3.2.1 Años 1972- 1990

El Valle de Tumbaco y Cumbayá inicialmente fue un centro de intercambio comercial entre la Sierra y el Oriente ya que tenía como característica principal la de ser puerta de entrada y salida desde y hacia la Amazonía, por lo que se convirtió en un paso obligado de comerciantes y turistas por lo que durante mucho tiempo fue considerado como el “dormitorio de la ciudad”, (Intituto de la ciudad, 2013) y hasta antes de los años 80 las zonas de Cumbayá, Tumbaco, Nayón y Los Chillos eran contempladas como zonas rurales y agrícolas de baja densidad residencial, con lotes mínimos que tenían grandes extensiones, con bajos coeficientes de ocupación del suelo (COS), y altura de edificación autorizada de dos pisos. (Asociación de peatones de Quito, s.f.)

Varios factores influyeron al desarrollo en urbano en Cumbayá, como primer punto de importancia en esta época y que marco el proceso de extensión de la ciudad hacia los valles es la imagen de modernidad infundida por grupos de la elite quiteñas “y bajo la dirección de Luis Pallares Zaldumbide (dueños de las haciendas de Cumbayá”, (López & Rojas, 2016, pág. 5) que contaba con poder político en el sector, producto de esto se inicia a añadir áreas rurales agrícolas al crecimiento urbano y estimulaba a cooperativas que tenían interés en adquirir de tierras a comprarlas, lo que ocasionó un boom en el fraccionamiento de las haciendas y el apareamiento de las denominadas Cooperativas de huertos familiares (López & Rojas, 2016). Este principio se encuentra

establecido en el diseño del Plan Director de Urbanismo (1967–1973) expedido por el Municipio y aprobado a través de la Ordenanza N° 1165⁸.

Las primeras urbanizaciones se construyeron en las parcelas que eran divididas al gusto de los dueños y fueron creadas como huertas familiares cuyo uso era principalmente para los fines de semana a las que también se las denominó como, las casas de descanso cercano a la ciudad y con las comodidades de la urbe. La hacienda de la familia Pallares inició el proceso de subdivisión, y es pionero en la implantación del primer Conjunto habitacional la “Cooperativa de Huertos Familiares Jacarandá” (1967) con casas de 500m² en terrenos de 1.200m² a 2.000m². (López & Rojas, 2016) Otra es la urbanización Jardines del Este y San Juan Alto (1968), con lotes de 3.000m² a 5.000 m², en el que se construyó casa unifamiliares, con la construcción de este empezaron los proyectos inmobiliarios, y fue necesario el incremento de la obra pública.

En 1971 el Municipio de Quito aprobó la Ordenanza Municipal N° 1353⁹ que delimitó la primera Área Metropolitana de Quito, con el cual la ciudad rompió definitivamente su forma alargada y el crecimiento del área urbana se extendió hasta parroquias rurales y en valles aledaños, lo que generó que se determine como futuras áreas de crecimiento a Cumbayá, Tumbaco, Mejía, Cayambe, Pedro Moncayo, Rumiñahui y Sangolquí, entre otros. (López & Rojas, 2016)

El segundo punto fue la enorme masa de recursos captados por el Estado durante la época de los 70's, producto del boom petrolero que le permitió invertir en infraestructura vial, energética, sanitaria y atender a presiones económicas y sociales, además se produjo una rápida urbanización. En 1972 inicia la construcción de la Vía Interoceánica que se desarrolló a raíz de la demanda de la actividad de explotación petrolera en el Oriente. El crecimiento y desarrollo urbano se dio de forma lineal a lo largo de la carretera, la cual en principio era un camino de segundo orden mejorado y

⁸ Este documento contenía cinco ejes básicos de ejecución: “guía de uso de suelo y edificación, reglamento de zonificación, estudio de la localización del equipamiento mayor urbano, de vecindad y de barrio, la evaluación y propuesta para el Centro Histórico y el estudio del sistema mayor de vías”, (Ponce, 2011, pág. 46).

⁹ Ordenanza 1353 (1971): Dictada en mayo de 1971, fue la primera ordenanza que intentó regular el uso del suelo por fuera de los límites estrictos de Quito. En esta ordenanza, el Municipio declaró que la ciudad y su periferia eran un «Centro de Desarrollo Urbano de Emergencia», de acuerdo con disposiciones de la Ley Nacional sobre los Gobiernos Municipales. Bajo esta ley se formó una nueva «Área Metropolitana de la Capital de República» que contenía cuatro componentes territoriales diferentes: (1) el área urbana: definida por los límites de provisión del sistema de agua potable (2950 m de altura); (2) el área suburbana: constituida por el área comprendida en el plan y su zona de expansión delimitada por el Plan Maestro de 1967; (3) el área de parroquias urbanas y suburbanas: definida por un radio de 2 km. desde cada cabecera parroquial; y (4) el área rural: todo el territorio no incluido en las categorías previas. Dentro de estas clasificaciones se establecieron tamaños mínimos de terrenos, variando de lotes residenciales urbanos de 150 m² a propiedades agrícolas de 5 o más hectáreas.

posteriormente se transformó en una vía asfaltada que se convirtió en un eje de comunicación vial y corredor de urbanizaciones.



Imagen 17: Cumbayá 1976
Fuente: Instituto Geográfico Militar (IGM) y Elaboración personal

3.3 Momento 2

3.3.1 Años 1991- 2005

Desde la década de los 90 la ciudad de Quito ha sido producto de procesos de transformación socio-urbana y metropolitana, generada particularmente por inversionistas inmobiliarias, constructores y el libre flujo de capitales, producto de lo cual existe mayor demanda del suelo en zonas como el valle de Tumbaco y especialmente en Cumbayá, que pasó de ser una zona rural agrícola a transformarse en el principal destino inmobiliario de la ciudad de Quito con urbanizaciones y residencias, debido principalmente sus características de implantación, ubicación, clima y accesibilidad (a 30 minutos desde Quito) que le han llevado a ser centro urbanizado satélite que goza de preferencia por parte de las familias de ingresos más altos que han buscado mayores espacios verdes, seguridad y exclusividad, etc.

Aparecen fenómenos mucho más concretos en el territorio como la producción de viviendas en masa, que poco a poco va creando un nuevo tipo de tejido urbano que ha ido creciendo de forma indefinida y nada organizada principalmente por la carencia de políticas específicas para el sector y falta de control por parte de las entidades gubernamentales. (Galina, 2011)

La llegada de los nuevos habitantes a Cumbayá incentivo una alta inversión en bienes inmuebles, lo que generó mayor crecimiento del mercado inmobiliario convirtiéndolo en uno de los sectores con más alta plusvalía del DMQ. A la par aparecen nuevas necesidades relacionadas con el ocio y el consumo, se crean los primeros centros comerciales (C.C. Cumbayá), infraestructura, servicios, etc., es en esta

coyuntura en septiembre 1994 la Universidad San Francisco abrió su campus, lo que dio inicio a la aparición de nuevos colegios, escuelas y demás equipamientos relacionados, también el Hospital de los Valles empieza a funcionar para estos años.

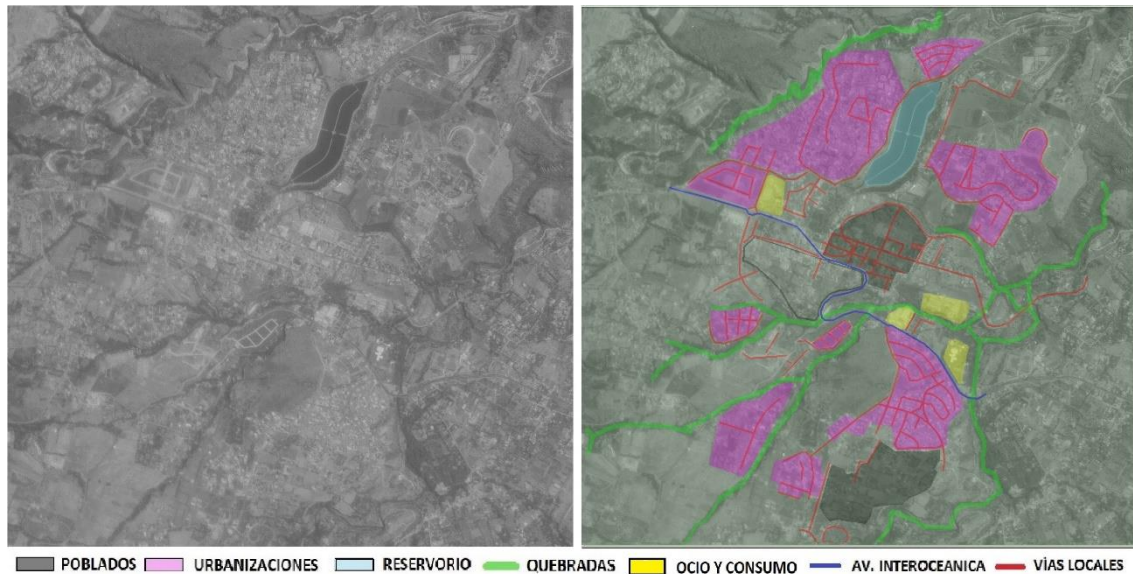


Imagen 18: Cumbayá 1993

Fuente: Instituto Geográfico Militar (IGM) y Elaboración Personal

3.4 Momento 3

3.4.1 Años 2006 - 2018

La parroquia tiene un alto índice de crecimiento e incremento de la densidad poblacional, según datos Censo INEC 2010, desde 1950 la densidad poblacional creció de 85,63hab. /Km² a 1186,84 hab. /Km², hasta llegar actualmente a 1489.73 hab. /Km², este fenómeno se puede entender debido al alto nivel de ocupación del suelo, al desarrollo inmobiliario y la fortalecimiento de las urbanizaciones en el sector ha significado el surgimiento e incremento de nuevos equipamientos como por ejemplo bancos, centros comerciales, centros educativos ,escuelas, universidades, hospitales, unidades de servicios públicos e infraestructura de servicios, servicios básicos, vías, etc., necesarias para abastecer la demanda por servicios de la nueva población, que por lo general se ha ubicado en urbanizaciones y conjuntos privados, estas actividades por lo general se realizan en vehículo situación que ocasiona aumento de la movilidad en el sector, en las parroquias nororientales y también desde y hacia la ciudad que se agudiza en horas pico, para lo cual se han creado vías y rutas de acceso al sector para aliviar el tráfico. (Gobierno de Pichincha, 2012)

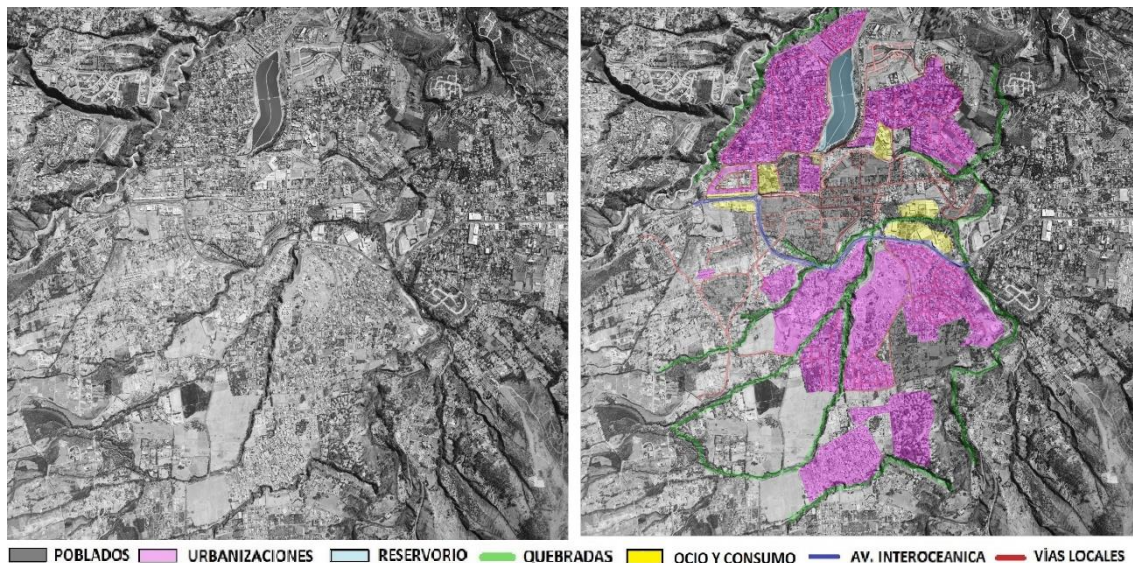


Imagen 19: Evolución trama Cumbayá 2005

Fuente: Instituto Geográfico Militar (IGM) y Elaboración Personal

3.4.2 Características Actuales

Cumbayá ha tenido un crecimiento expansivo y disperso del área construida en tierras agrícolas en los últimos 30 años, lo que significó la ocupación de haciendas productivas y la adquisición de terrenos a los antiguos comuneros de la ciudad de Quito, debido a los altos costos de los predios aun disponibles dentro de la urbe y por qué estas áreas rurales contaban con regulaciones menos restrictivas, producto de lo cual, actualmente es un sector con carácter residencial, donde se evidencia mayoritariamente urbanizaciones privadas y conjuntos habitacionales. (Mena, 2006)

El Valle de Tumbaco y Cumbayá se presenta por las inmobiliarias como un refugio ideal fuera del ruido con un ambiente primaveral, smog, inseguridad, violencia, etc., cerca de Quito y el estrés de la ciudad, una mezcla de tradición, modernidad y campo con clima agradable, amplias áreas verdes, arboladas en la que se ofrece confianza, garantías y servicios de asistencia financiera, jurídica y administrativa. Con la expansión de la ciudad la población busca alternativas de vivienda que brinden tranquilidad, paz, bienestar y espacio para crecer en familia lo que ha generado un gran boom inmobiliario en sectores del valle como; Miravalle, Tanda, Nayón, Lumbisi, Cumbayá, La Primavera, Cunuyacu, Tumbaco, La Viña, La Morita y Puembo. En todos estos sectores se construyen conjuntos residenciales con una arquitectura muy cuidada y llena de detalles, siendo una inversión segura por su alta plusvalía, (Mutualista Pichincha, 2014) en el que se tiene la ventaja de adquirir terrenos con superficies mayores y con mejores condiciones que en la capital. Cumbayá ha dejado de ser sector periférico y se ha convertido en un poblado con múltiples servicios comerciales, educativos, religiosos y una gran gama de lugares turísticos y de entretenimiento que puede lograr cierta

autonomía con respecto a Quito. (Chang, 2017) Con presencia de escasos espacios públicos de interés.

3.4.3 Vivienda unifamiliar, Urbanizaciones y Conjuntos habitacionales en Cumbayá

Cumbayá es mayoritariamente residencial con viviendas unifamiliares de 2 o 3 plantas que están situadas en lotes y acceso independiente y exclusivo, con o sin retranqueo a fachada y linderos. Las casas unifamiliares o villas ocupan el 72% de las construcciones con un incremento en la construcción de departamentos. Estas casas tienen diferentes estilos arquitectónicos como casa de tipo rústico, moderno, con materiales de calidad, cuentan con amplios jardines, parqueadero y en un alto porcentajes se localizan urbanizaciones cerradas.

En la actualidad existen conjuntos habitacionales y urbanizaciones con casas desde 100m² de construcción lo que demuestra que el área de los lotes y construcción han reducido, aunque no los precios, ya que continúan siendo altos. El 35,85% de la población de Cumbayá vive en conjuntos cerrados y el 60,38% en urbanizaciones cerradas, frente a un 3,77% que viven en urbanizaciones abiertas. La mayoría de estas urbanizaciones cerradas cuenta con un guardia privado con un solo ingreso peatonal y vehicular, estos porcentajes demuestran la preferencia de la gente por vivir en barrios cerrados. (Galina, 2011) Actualmente existen más de 20 urbanizaciones y unos 60 conjuntos residenciales. (El Comercio, 2016)

Urbanizaciones: Portal de Cumbayá, Jacaranda (1967), Jardines del Este I y II (1968), La Comarca, Cumbres del Valle o Los Guabos (1983), Bosques de San Pedro, La Hondanada, Villa Andaluz (casa de 119m²), Valle 1,2 y 3, Alagua, La Vieja Hacienda, Valle Hermoso, Prados de Cumbayá, Lomas de Cumbayá, Los Almendros, El Limonar 2 y 3, Colegio Médico de Pichincha, La Católica, Santa Rosa de Cumbayá, Santa Lucia, Santa Inés.

Conjuntos Habitacionales: Casales del Valle (12 casas de 105 m²), Balí (casa de 126m²), Castell Garden, La Toscana, Santa Elena, Milano, MontPellier, Santa Catalina, La Girona, Aitana, Tais Lumbisí, Alto Claro, Monte Akira, Mirador del Valle, Navarra de la Sierra, Vista Colina, Piamonte, La Tizona II, Trigoloma, Kamani, Vittoria.

Muchos de estos barrios están conformados solo por urbanizaciones cerradas.

Área de Conjuntos, Urbanizaciones, Huertos	509.03 Has	22,08% Ocupado por áreas cerradas
Área de Cumbayá	2.660,50 Has	

Tabla 3: Área de los Conjuntos cerrados en Cumbayá

Fuente: Carlos López y Ramiro Rojas. Movilidad residencial de las élites.

CONGRESO INTERNACIONAL CONTESTED_CITIES. EJE 1 Artículo nº 1-52.

En el Municipio las urbanizaciones se encuentran contempladas dentro del Régimen Urbanístico del Distrito Metropolitano de Quito, parágrafo 1ro donde se detalla los Instrumentos de planificación para habitar el suelo en los Art. 30 y 31 (DMQ, Ordenanza Metropolitana N° 0255, 2010) y los conjuntos habitacionales en la sección VI Condiciones y elementos para edificar bajo el régimen de Propiedad Horizontal en el Art. 54.



Imagen 20: Mapa barrios, urbanizaciones y conjuntos habitacionales de Cumbayá

Fuente: Elaboración Personal

El auge inmobiliario, ha creado residencias homogéneas exclusivas, conjuntos habitacionales y urbanizaciones para clase media altos y altos con características elitistas y exclusivas, donde no existe comunicación con el entorno urbano y los espacios comunitarios se han privatizado para servir a cada urbanización en particular. El sector sufre un proceso de fragmentación urbana a gran escala y homogenización a

pequeña escala. Esta homogeneidad “produce un paisaje monótono, cansado y poco susceptible de retención en la memoria”. (Bazant, 1983, pág. 35) Producto de la implantación de grandes extensiones destinadas a urbanizaciones Cumbayá presenta un trazado irregular.

Se han edificado barreras arquitectónicas en los barrios residenciales que se han cerrado con cerramientos, murallas, muros, portones y garitas con calles interiores áreas comunales y áreas verdes de acceso y uso exclusivo de sus residentes que al final se convierten en medios de separación de los diferentes grupos sociales. (Galina, 2011) El sector presenta dos caras totalmente diferentes es notorio el choque estructural y social, y se lo puede ver en sus calles, en el comercio, la limpieza, los autos y la gente. El progreso de Cumbayá es tan marcado que se podría trazar una línea entre el nuevo sector y el antiguo.

Este fenómeno se repite con regularidad, constantemente se cierran calles de acceso público o en muchas ocasiones existe disputa entre los vecinos (el muro o cerramiento no es lo suficientemente alto). Todas las medidas de seguridad que se puedan implantar tanto al interior de las casas, (alarmas, cámaras, etc.) como al exterior de las urbanizaciones (la muralla, el cerramiento, los altos muros y los guardias armados, etc.) no son suficientes para tener la impresión de seguridad, poco a poco se ha convertido en un sector rodeado por muros, cerramientos, cercas y habitado por una población obsesionada con la seguridad, que vive separada por grandes distancias de la ciudad, con diferentes tipos de vivienda y calidad de vida urbana, y donde además existen diferentes tipos de espacios y actividades económicas. (Caldeira, 2007)

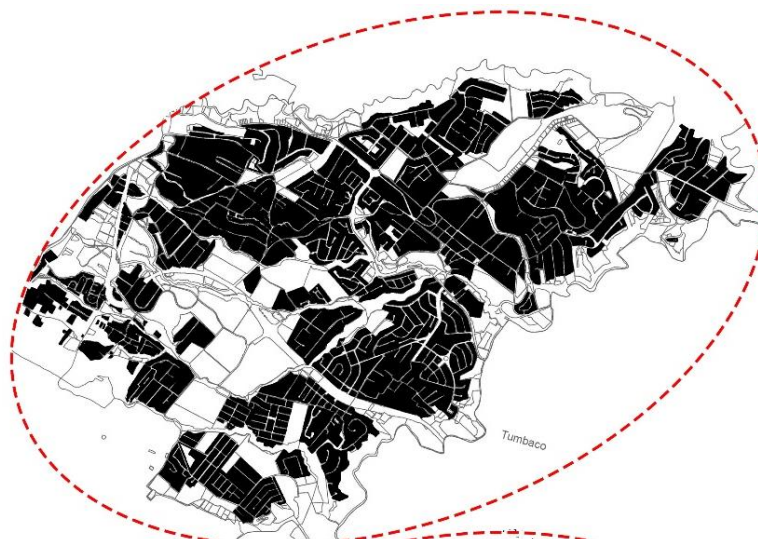
En Normas de Arquitectura y Urbanismo Art. 11. Áreas verde y de equipamiento comunal se detalla que “La altura de los muros de cerramientos de los lotes privados que lindan con las áreas verdes y equipamientos comunales, no será mayor a 0,60., m pudiendo ser el resto del cerramiento, hasta alcanzar una altura máxima permitida de 3.50m, con cerca viva o enrejada que permita transparencia, “ (DMQ, Ordenanza 3746, 2008, pág. 10)



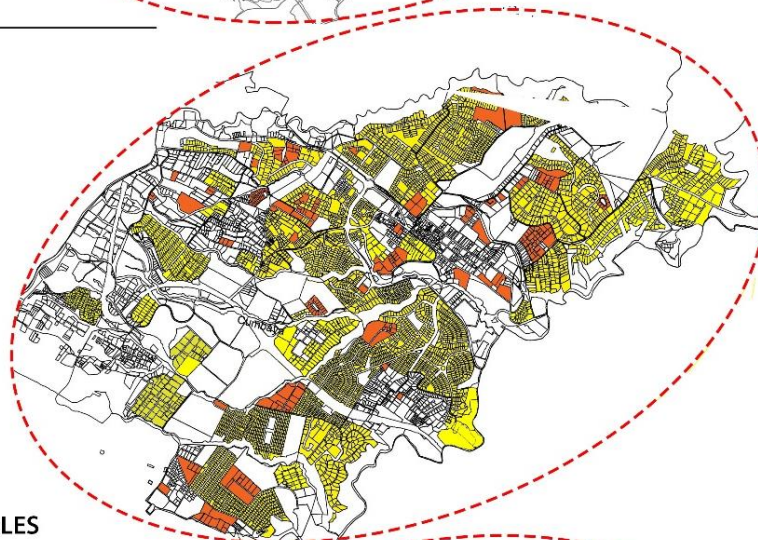
Imagen 21: Muros, cerramientos de urbanizaciones

Fuente: Elaboración Personal.

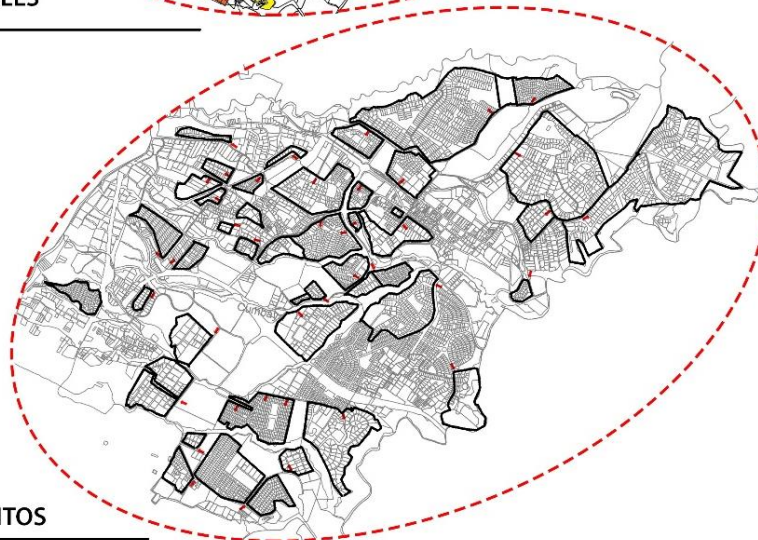
La mayoría de urbanizaciones y conjuntos habitacionales existentes en Cumbayá están rodeada por muros cerrados en su totalidad, solo con un ingreso principal como se puede observar en la Imagen 21.



TRAMA



URBANIZACIONES Y
CONJ. HABITACIONALES



MUROS, CERRAMIENTOS

Imagen 22: Análisis, trama, urbanizaciones, conjuntos habitacionales y muros
Fuente: Elaboración Personal

3.4.4 Espacio público – privado en Cumbayá

3.4.4.1 Espacio público

Cumbayá es un sector que desde su creación se ha visto afectado por la carencia de encuentro comunitario, debido principalmente a la falta de planificación urbana y de espacios públicos, lo que ocasiona problemas en el territorio, que con el paso del tiempo lamentablemente solo se agudizan. Según el ex alcalde Augusto Barrera “Tumbaco y Cumbayá son las zonas con menos espacio público,” (El Telégrafo, 2014) del DMQ, el crecimiento descontrolado del sector ha provocado que existan grandes extensiones de uso residencial y comercial sin espacios de intercambio comunitario. Los pocos espacios realmente públicos que se encuentran en el sector se encuentran cerrados o en manos de entidades privadas.

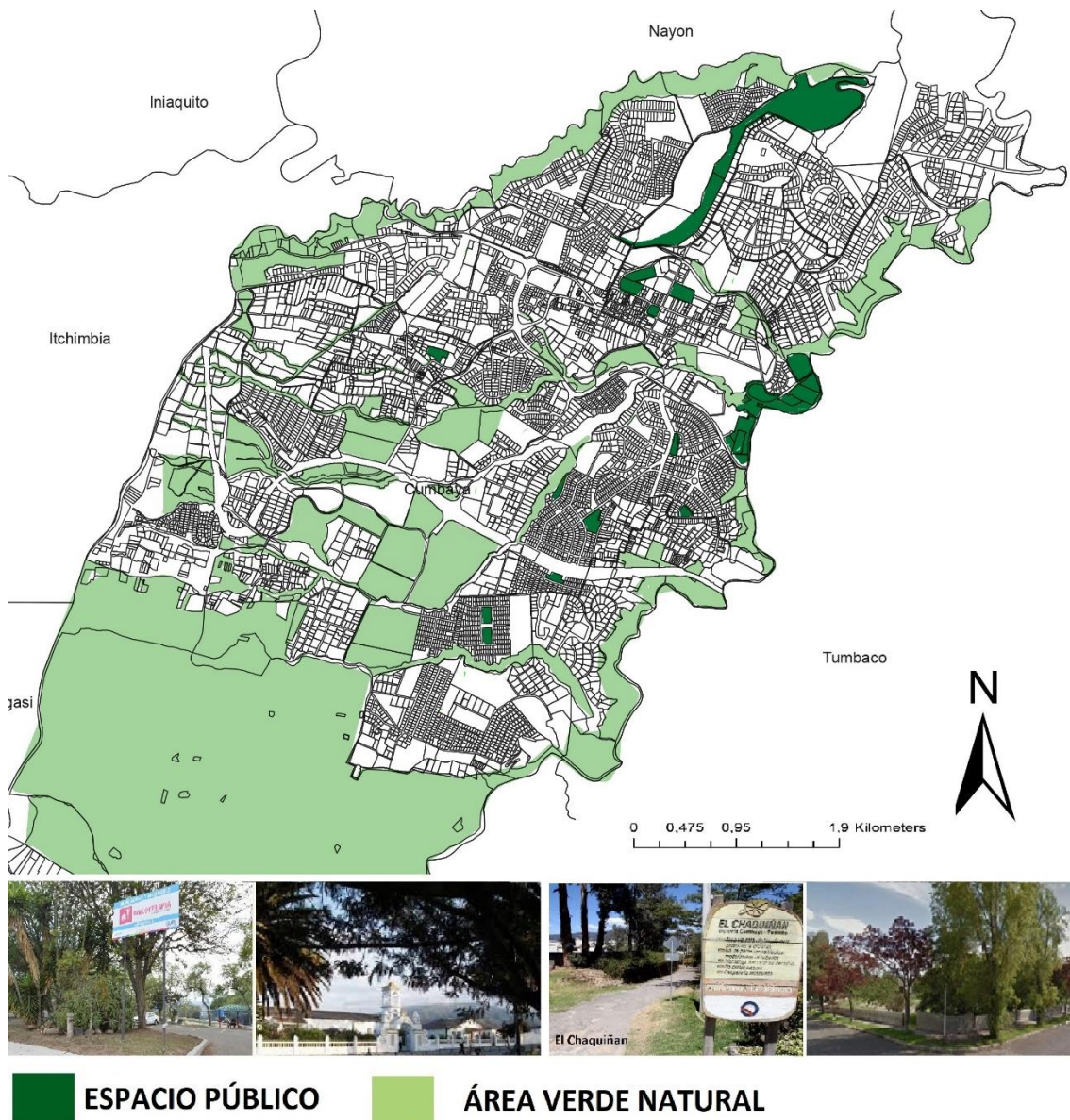


Imagen 23: Espacio Público (Áreas verdes)
Fuente: Elaboración personal

A continuación se presenta los espacios públicos más relevantes existentes en el sector, la mayoría de ellos con inversión e iniciativa privada:

ESPACIO	DESCRIPCIÓN	FOTOGRAFÍA
Centro de Cumbayá (Parque e Iglesia)	El centro poblado paso de ser zona residencial a ser un punto gastronómico, comercial y recreativo con negocios, locales comerciales, restaurantes, salones y bares. Se puede apreciar dificultad para transitar ocasionado principalmente por sus estrechas calles y el excesivo tráfico vehicular.	
Ciclo vía "El Chaquiñán"	Inaugurado en 2005, como una iniciativa pública con fondos privados. Esta Ruta Ecológica está compuesta por el antiguo trayecto del tren. Comprende 20 kilómetros, con 7 paradas, atraviesa la parroquia de Cumbayá, Tumbaco y Puembo. (GAD Tumbaco, s.f.)	
El Reservorio	Pertenece a la Empresa Eléctrica Quito. Las personas se han apropiado del recorrido perimetral del reservorio y de las aéreas verdes limitantes. Sus usos son varios, en especial para actividades deportivas, lúdicas o de encuentro.	
Parque Los Algarrobos.	Ubicado en la calle Francisco de Orellana km 5, cuenta con un sendero ecológico de 750 m y fue realizado por la Unidad de Espacio Público de la Empresa Metropolitana de Obras Públicas. (El Comercio, 2014)	

Tabla 4: Principales Parque públicos

Fuente: Elaboración Personal.

En la normativa del DMQ existe una diferente categorización de las áreas verdes y equipamiento comunal (espacio público) tanto para urbanizaciones como para conjuntos habitacionales los cuales se detallan a continuación.

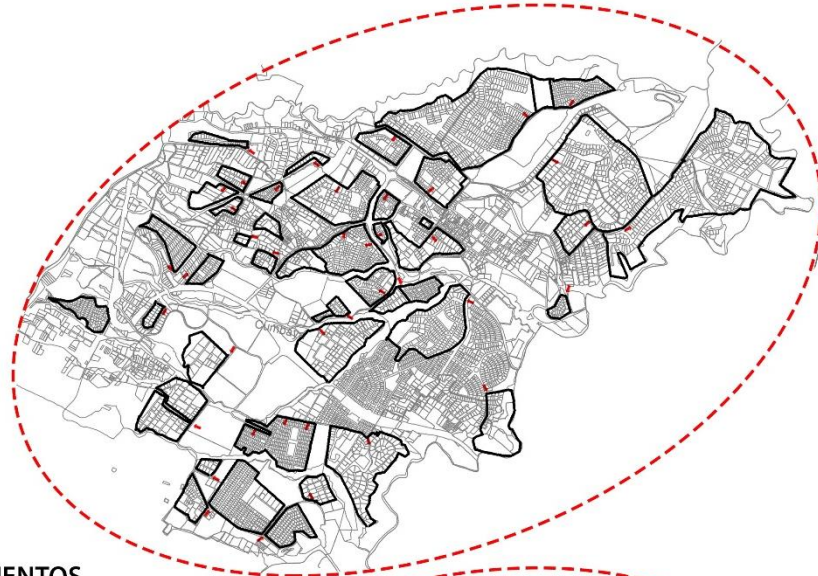
URBANIZACIONES: En el Régimen Urbanístico del Distrito Metropolitano de Quito, parágrafo 1ro Art 30 se detalla los Instrumentos de planificación para habitar el suelo y expresa que uno de los requerimientos para la implantación de urbanizaciones es “garantizar la transferencia de áreas verdes y áreas comunales al Municipio” ((DMQ, Ordenanza Metropolitana N° 0255, 2010, pág. 14).

En el Art. 42. Áreas verdes y área de equipamiento comunal se expresa que toda urbanización, “a más del 10% del área útil urbanizable, se entregará un 3% adicional de la misma superficie para área de equipamiento comunal de servicios sociales y públicos” (DMQ, Ordenanza Metropolitana N° 0255, 2010, pág. 19).

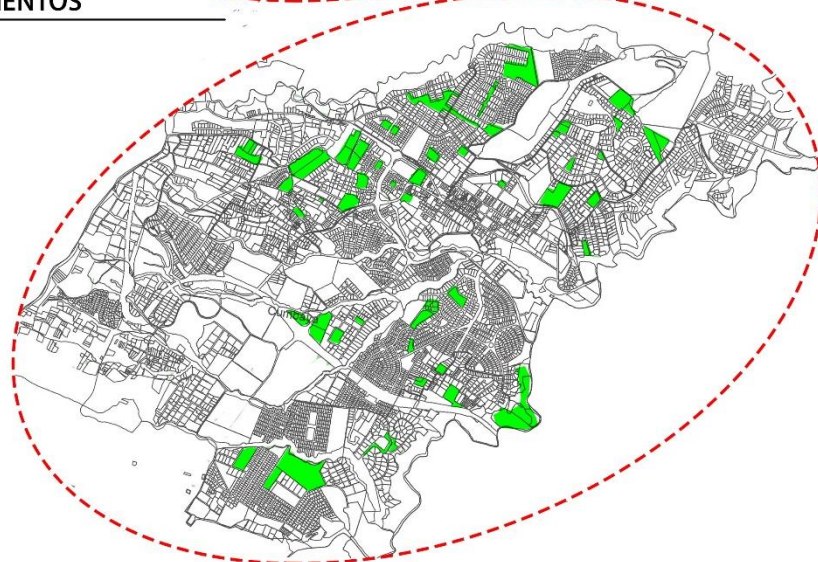
Según las Normas de Arquitectura y Urbanismo Art. 11. Áreas verde y de equipamiento comunal, detalla que “toda habilitación de suelo contemplara áreas verdes y áreas para equipamiento comunal en atención al número de habitantes proyectado... La Municipalidad a través de la Dirección Metropolitana Planificación Territorial y Servicios Públicos, definirá el tipo de equipamiento a construirse en las áreas de equipamiento comunal mediante los estudios técnicos correspondientes”. (DMQ, Ordenanza 3746, 2008, págs. 9,10)

CONJUNTOS HABITACIONALES: En el Régimen Urbanístico del Distrito Metropolitano de Quito, sección VI Condiciones y elementos para edificar bajo el régimen de Propiedad Horizontal en el Art. 54 “en el caso de conjunto habitacionales... que se desarrollen bajo este régimen, se respetara la trama vial existente o proyectada, deben implantarse en lotes con área máxima de... (25.00m²) y deben contar con acta de aprobación de planos arquitectónicos y con licencia de construcción.” (DMQ, Ordenanza Metropolitana N° 0255, 2010, pág. 24)

Según las Normas de Arquitectura y Urbanismo, sección 2da Elementos y disposiciones para edificar bajo el Régimen de Propiedad Horizontal Art. 91 “Los bienes comunales y bienes exclusivos en edificios o conjuntos declarados bajo el régimen de propiedad horizontal, se sujetaran a lo establecido en la Ley de Propiedad Horizontal y el Reglamento General de la Ley de Propiedad Horizontal, el Reglamento General de la Ley de Propiedad Horizontal”. (DMQ, Ordenanza 3746, 2008, pág. 74). Estos pueden ser espacios construidos y/o abiertos pero deben permitir el acceso libre a todos sus copropietarios.



MUROS, CERRAMIENTOS



ÁREA VERDE URBANIZACIONES

Imagen 24: Muros y Espacio Público Urbanizaciones

Fuente: Elaboración personal

La mayoría de áreas verdes y espacio público (parques, canchas, etc.) existentes en el sector se encuentra dentro de urbanizaciones privadas y a pesar de tener un carácter exclusivo y privado, por normativa entrarían en una categorización de espacio público obviamente utilizado por una minoría. Frente a los espacios públicos exteriores el espacio público con tendencia privada tiene un alto porcentaje.

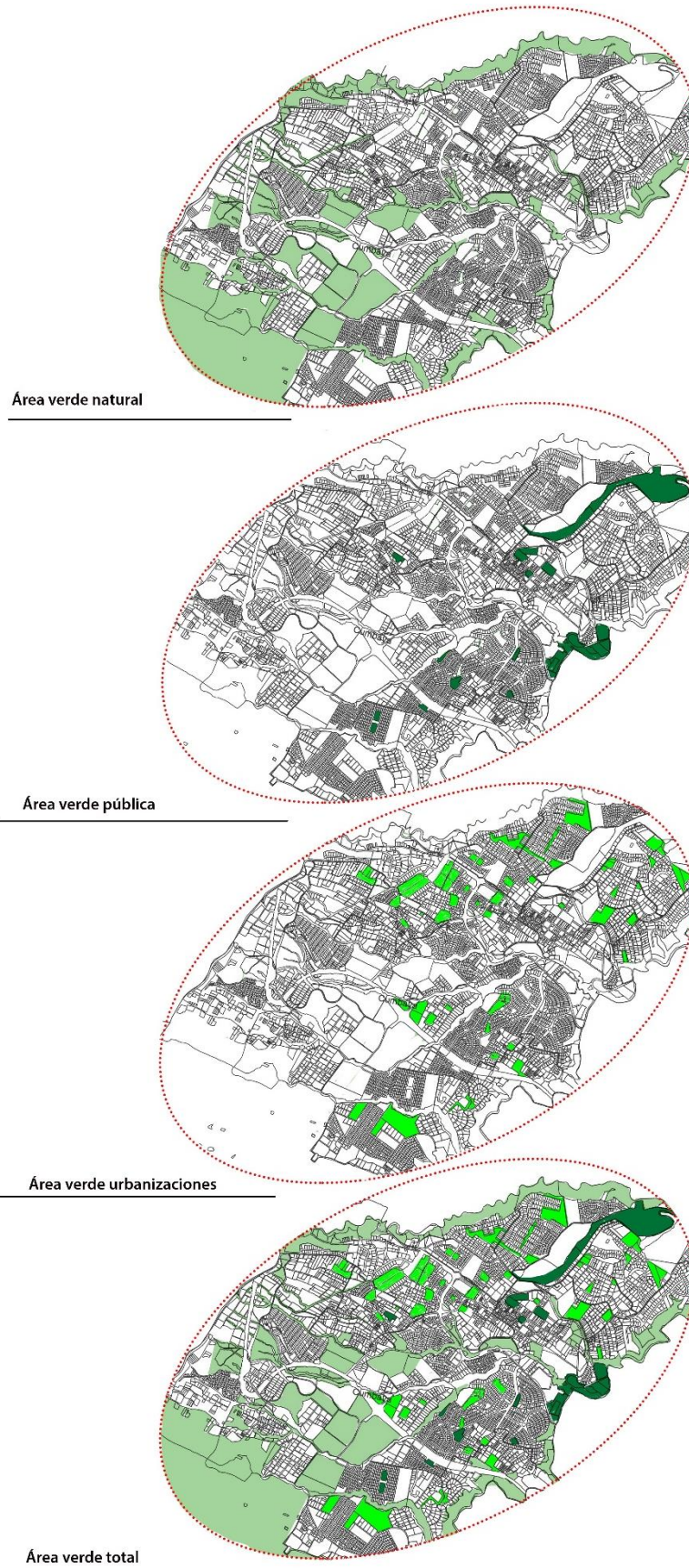


Imagen 25: Análisis Áreas verdes públicas y privadas
Fuente: Elaboración personal

3.4.4.2 Vías.

Los accesos viales son la prolongación de la Av. Simón Bolívar, la vía Guayasamín, Guápulo (vía de Los Conquistadores), Intercambiador de La Granados, Túnel Guayasamin, De las Palmeras en el Inca, pero los principales ejes de conexión son la Av. Interoceánica y la Ruta Viva, estos ingresos vehiculares al sector se saturan en hora pico, formando un cuello de botella tanto para salir como para ingresar a la ciudad.

Av. Interoceánica: Conecta al Valle de Tumbaco con la ciudad de Quito, están localizados los nuevos desarrollos del sector como centros comerciales, centros de negocios y bancario, la Universidad San Francisco de Quito, varios colegios y el Hospital de los Valles.

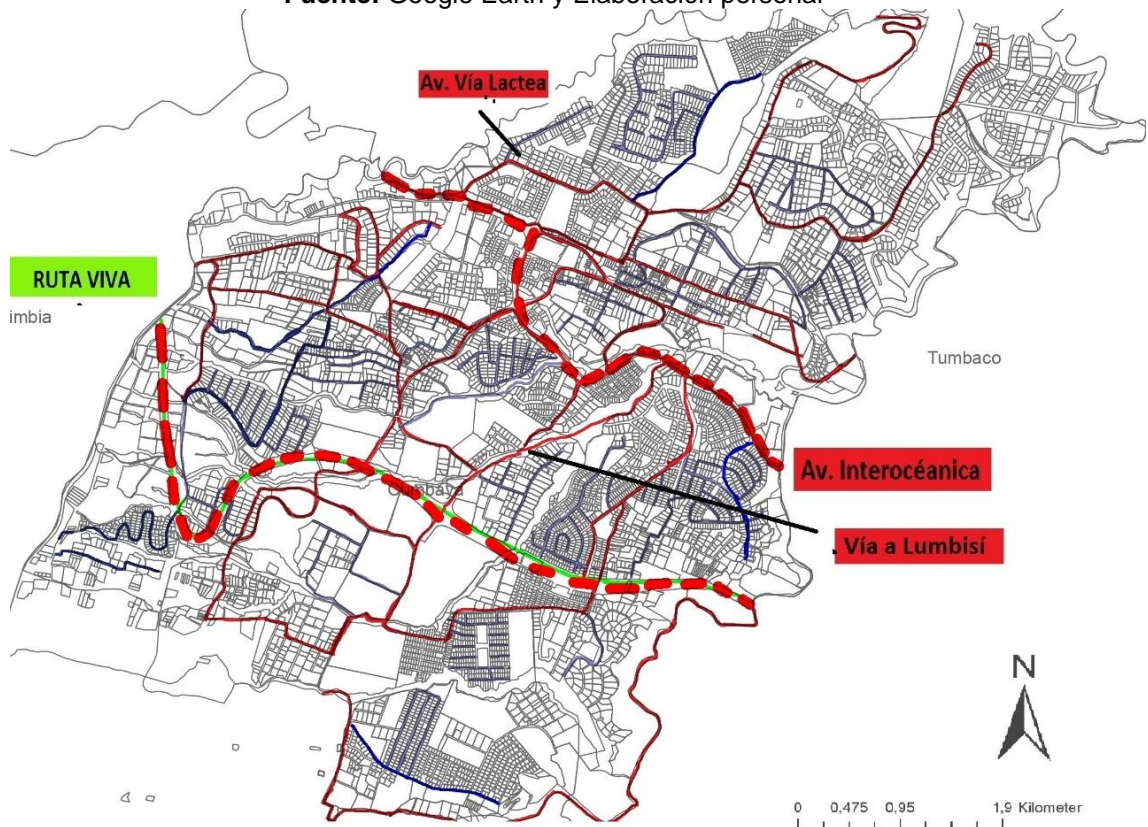


Imagen 26: Av. Interoceánica
Fuente: Google Earth y Elaboración personal

La Ruta Viva: Es una conexión vial hacia el nuevo aeropuerto de Tababela de Quito (12,9 Km²). Es importante decir que en la Ruta Viva los predios y terrenos han aumentado de costo hasta en un 300% el valor del metro cuadrado, constituyéndolo una variable para que se apueste por la construcción de proyectos de vivienda, (El Comercio, 2014)



Imagen 27: Ruta Viva
Fuente: Google Earth y Elaboración personal



--- Arterial --- Colectora --- Local

Imagen 28: Mapa vías Cumbayá
Fuente: Elaboración Personal

Nº	Nombre de la vías	Tipo de vía	Derecho de vía	Retiro de Construcción
1	Ruta Viva	Colectora más carriles de servicio	25m	15m
2	Interoceánica	Colectora	8m	5m
3	Vía Láctea	Colectora	8m	5m

Tabla 5: Vías en Cumbayá
Fuente: Ordenanza Metropolitana 044

Una de las principales características de las vías del sector es que son calles estrechas en el centro, locales y con conexiones precarias en el interior de sus diferentes barrios, muchas de las cuales se encuentran cerradas y son de uso privado principalmente dentro de urbanizaciones, sus residentes dependen de automóviles para casi todo, por lo que se puede decir que es un sector donde sus residentes no caminan rutinariamente por sus calles.

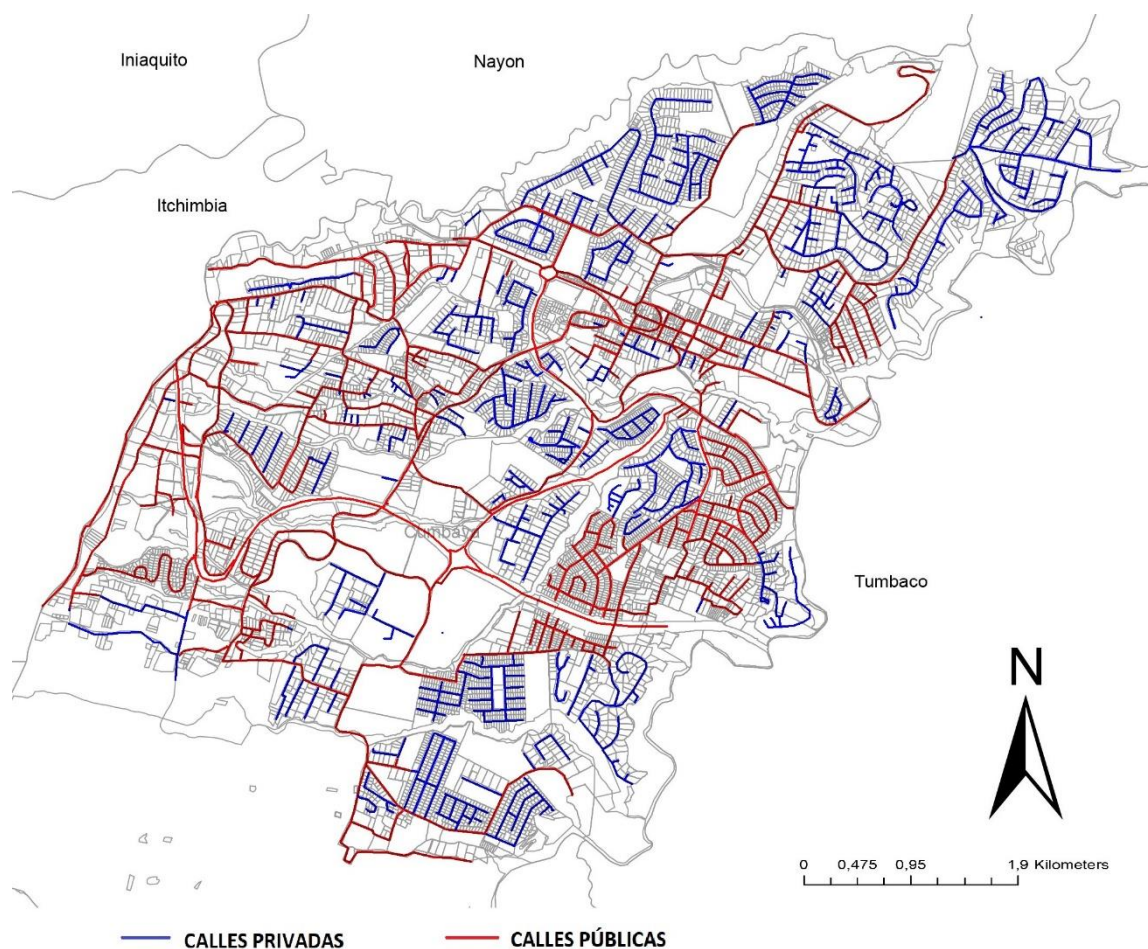


Imagen 29: Vías Públicas y Privadas

Fuente: Elaboración Personal

Cumbayá es uno de los cuatro sectores más contaminados por combustión fósil del Distrito, en gran medida, por el incremento del parque automotor, que va de la mano con el aumento de proyectos habitacionales. El círculo vicioso es más casas, más autos y más contaminación (...) El 75% de la población está en urbanizaciones de élite, donde hay 2,7 autos por casa, es decir existen cerca de 20.000 autos. Cumbayá pasó de tener 10.000 habitantes en los años 70 a contar hoy con cerca de 75.000, tomando en cuenta los 40.000 flotantes (Comercio, 2016)

Por lo que en la actualidad mudarse a Cumbayá significa soportar conflictos relacionas con el mal uso de los espacios públicos, congestión y tráfico pesado en horas pico, contaminación ambiental y auditiva, lo que ha generado un importante incremento en el uso del transporte privado como medio de movilización frente a un reducido transporte público, lo que se ha convertido en otro de los problemas latentes en el sector ya que la Ruta desde la Terminal de la Ecovía hacia el sector no es suficiente para abastecer a la población que va y viene del sector.

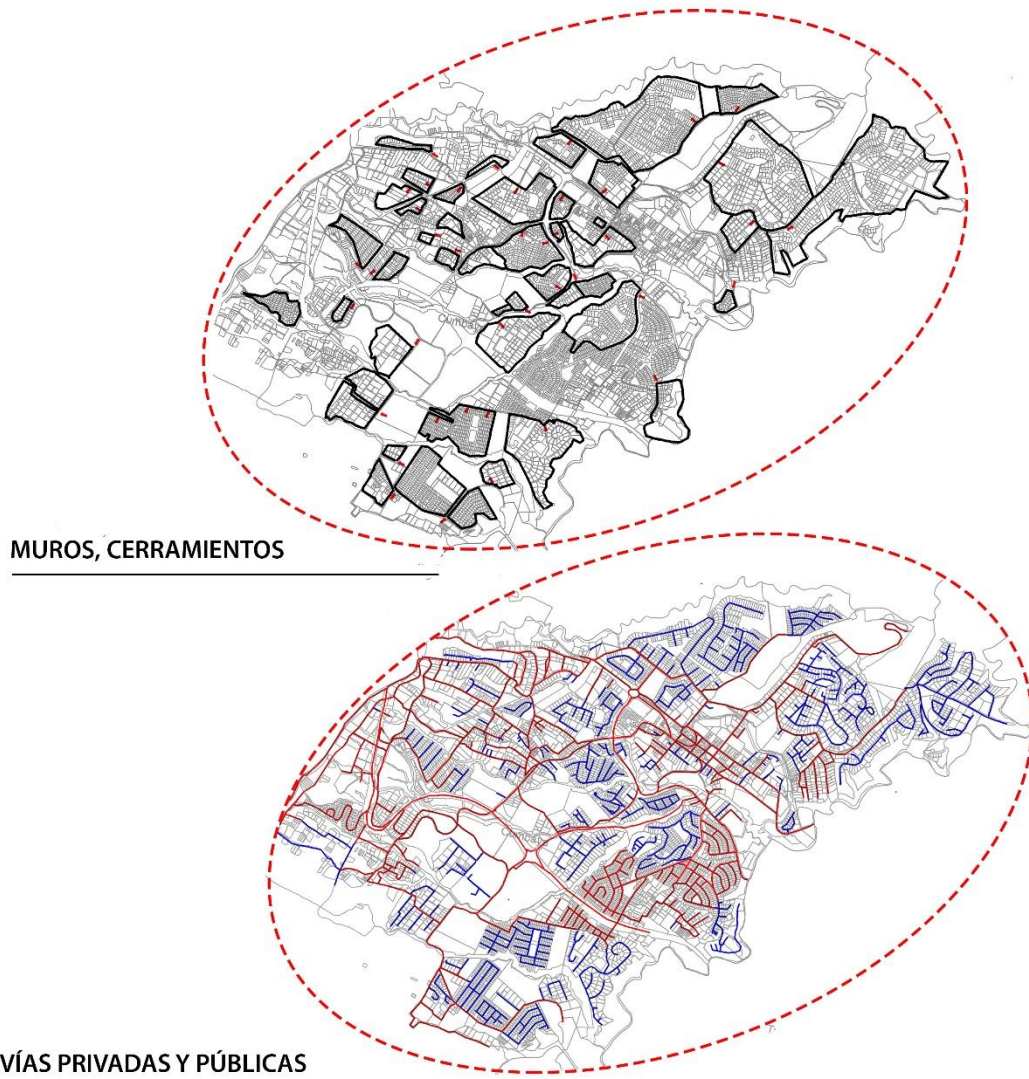


Imagen 30: Análisis Muros y Vías Públicas y Privadas.

Fuente: Elaboración Personal

La mayoría de vías privadas sin acceso se encuentran dentro de urbanizaciones

3.4.4.3 Eje Comercial (privado).

El crecimiento residencial que ha experimentado el sector en los últimos años ha generado la aparición de múltiples centros, zonas comerciales y entretenimiento, alrededor de la Av. Interoceánica.

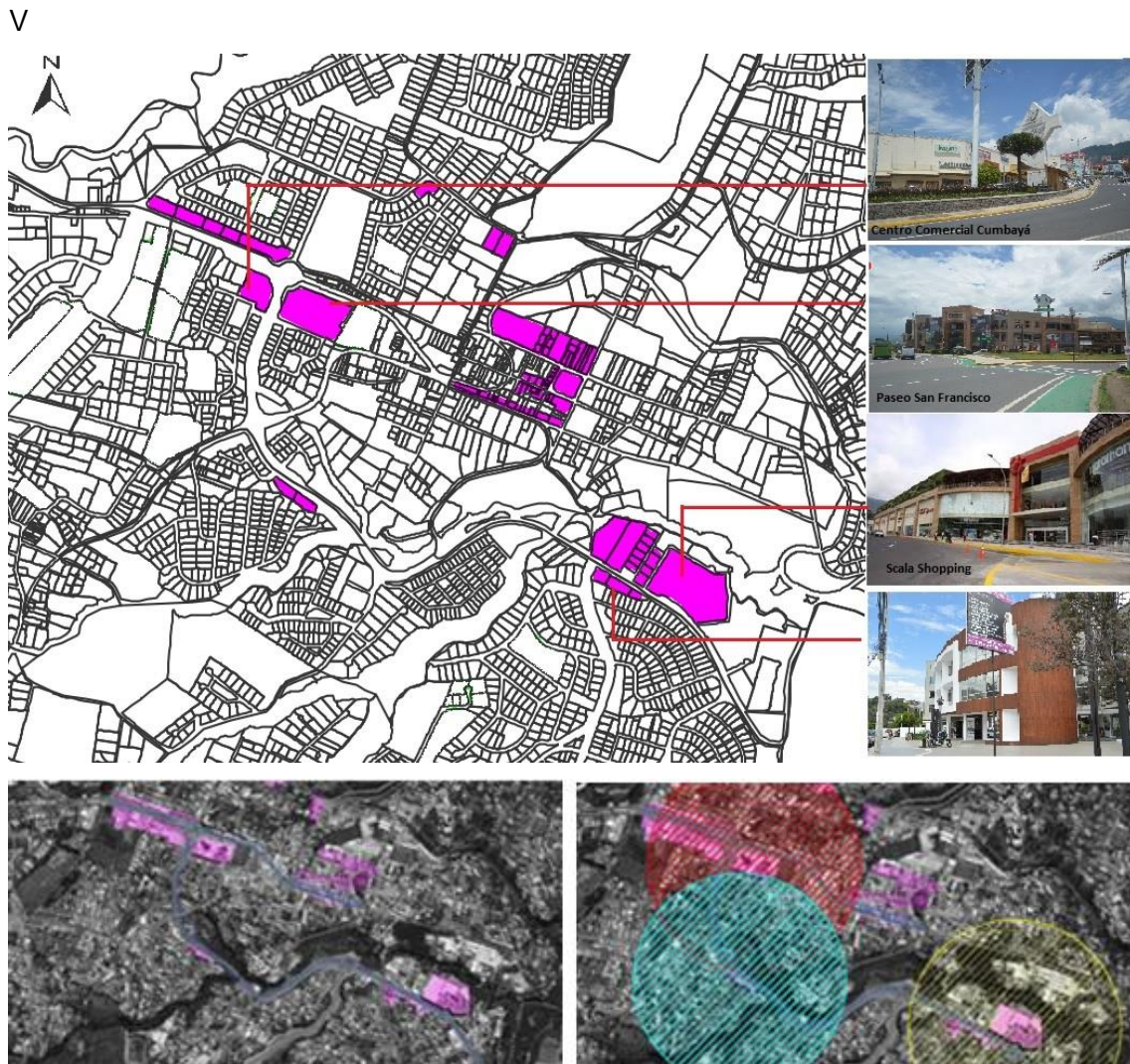


Imagen 31: Eje comercial y radios de influencia.

Fuente: Google Earth y elaboración personal

La actividad comercial en Cumbayá es del 11% (Censo 2010) existen al menos 15 centros comerciales entre los que se tiene el Ventura Mall, Paseo San Francisco, C.C. Scala (2012), C.C. Cumbayá. Cadenas nacionales e internacionales de venta de productos como Supermaxi, AKÍ, Tía, Santa María, Fybeca, Marathon Sports y Sana Sana, también funcionan pequeños centros comerciales como Villa de Cumbayá, C.C Plaza Cumbayá, C.C La esquina, Centro Plaza, C.C Paseo del Parque, Plaza Modena, etc. (Intituto de la ciudad, 2013) Todos estos están exclusivamente diseñados para que la visita y recorrido sea placentero, mediante pasarelas o pasos peatonales, ingresos jerarquizados atractivos y fácilmente identificables, las pasarelas, caminerías y corredores no son complicados sino que crean un recorrido pensado anticipadamente y donde las tiendas son el atractivo y centro de atención de los usuarios.

También se pueden encontrar nuevos equipamientos como instituciones financieras, exclusivos restaurants, lugares de recreación concesionaria de vehículos y centros

educativos privados que atraen a un segmento poblacional elitista y «novelero. (Intituto de la ciudad, 2013)

Los espacios privados en Cumbayá de la manera en que fueron planificados, no buscaron la vinculación con la parroquia, sino que generaron nuevos núcleos privados cerrados donde no existe una dinámica comunitaria. Los espacios públicos que existen son de alguna forma prestaciones de instituciones privadas, que si bien es cierto funcionan como sitios de encuentro de la población, su principal vocación es comercial. Estos sitios se han convertido en puntos de encuentro público, en muchos de los casos estos locales comerciales, restaurante, etc., son albergados en casas y departamentos que fueron modificados, desplazando a pequeños negocios tiendas, despensas, locales familiares y mercados populares, que han dejado de lado las relaciones sociales que se generaban en ellos.

Resumen

Por sus urbanizaciones cerradas con altos muros, por sus calles interiores y escasas conexiones viales y además por su carencia de real espacio público exterior y de uso comunitario se puede decir que Cumbayá es un gran barrio cerrado

A pesar de que en el sector se cumple con ordenanzas, zonificación, uso de suelo,) se observa un intenso proceso homogenización social, segregación urbana y debilidad del espacio público, producto de la falta de planificación y las políticas públicas implantadas en el territorio, lo que ha generado baja densidad poblacional, mayor circulación vehicular ya que la mayoría de hogares tiene al menos 2 vehículos, afectaciones en el espacio público ya que en el sector se pueden ver calles e incluso parques cerrados debidamente arborizados pero abandonados, grandes avenidas al servicio del vehículo y rodeadas de grandes muros, además se evidencia la creación de equipamientos destinados al consumo como centros comerciales y negocios en vías importantes. En el sector no es extraño que los puntos o hitos más relevantes sean el Centro de Cumbayá, El Reservorio, Centro Comercial Cumbayá, Scala y San Francisco, Hospital de los Valles, que se encuentran a escasos 10 minutos caminando.

La creación de estos barrios cerrados han traído como consecuencias; el aislamiento de la ciudad y de la población que habita estos barrios, nuevas formas de exclusión, aumento del valor del suelo que desfavorece a población de bajos ingresos económicos, transformación en las relaciones centro-periferia y en el funcionamiento de la ciudad, mayor demanda de bienes de consumo, alto tráfico en horas pico y contaminación. Lo que las convierte en una zona altamente segregativa y fragmentada de localización selectiva. (Galina, 2011)

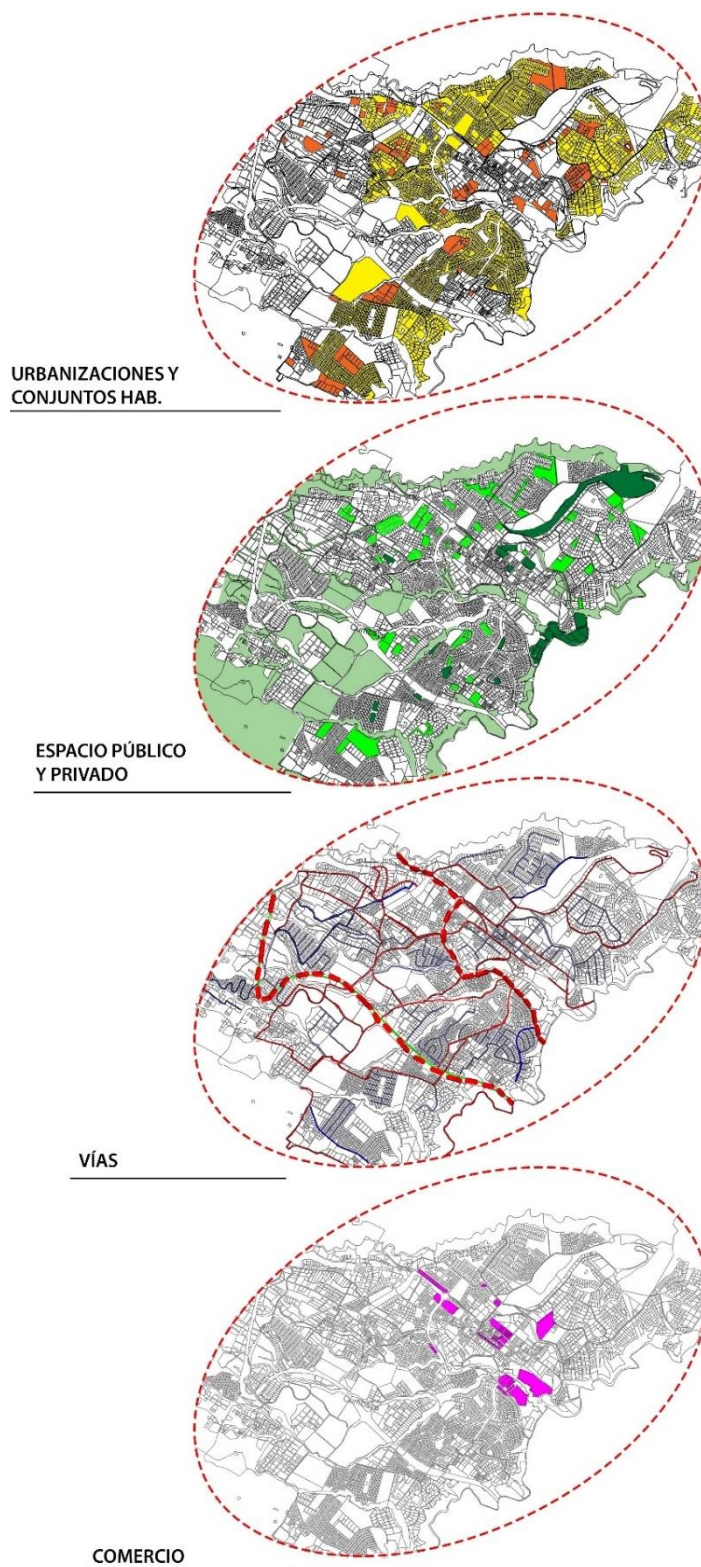


Imagen 32: Análisis total
Fuente: Elaboración personal

CAPITULO IV

ANÁLISIS DEL SECTOR AV. INTEROCEÁNICA -BARRIOS LA PRIMAVERA Y ROJAS- RUTA VIVA

4.1 Análisis del sector Av. Interoceánica -Barrios La Primavera y Rojas- Ruta Viva

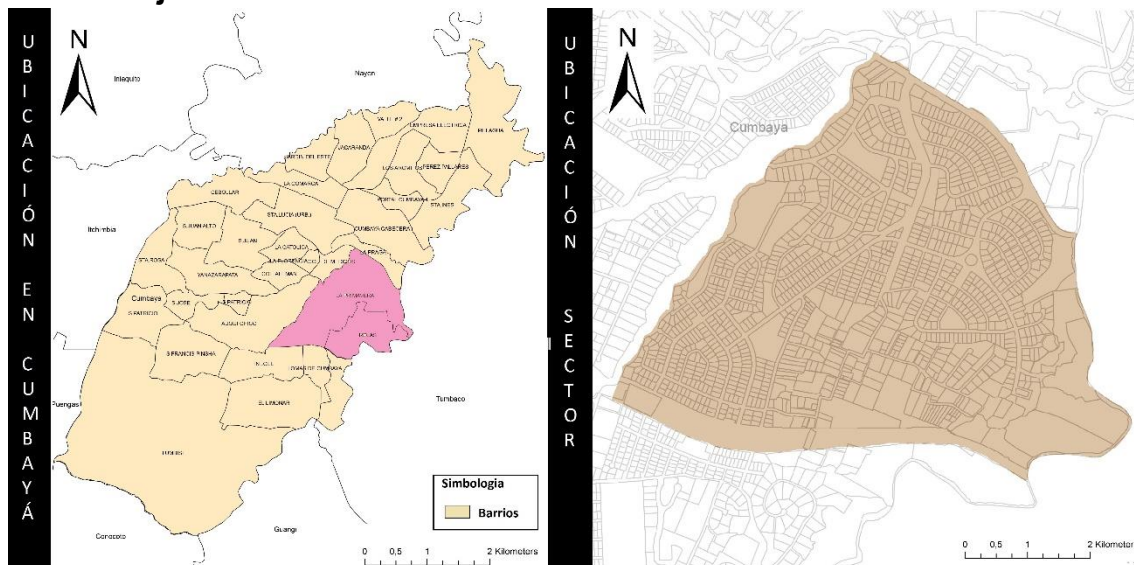


Imagen 33: Mapas Ubicación sector de estudio
Fuente: Elaboración personal

La Primavera es un barrio donde se implantan las primeras Urbanizaciones de Cumbayá en 1980 se construyó “La Primavera” I y II, además de las urbanización de CEPE, la urbanización de INECEL, entre otras, con lotes desde 500 metros cuadrados. (Galina, 2011) Actualmente en este sector la localización poblacional es del 32% de la población de Cumbayá, después del Reservorio y del centro poblacional con el 37%. (Gobierno de Pichincha, 2012)

Las principales viviendas son de clase media alta y alta y se encuentran principalmente en las zonas de mayor plusvalía. Sus principales ejes viales son la Av. Interoceánica y Ruta Viva a las cuales se accede por pequeñas calles locales, además en el interior del sector existen calles cerradas y sin continuidad.

El Barrio Rojas, parte también del análisis es uno de los pocos barrios tradicionales del sector que conserva su carácter residencial con viviendas populares, que mantienen un diseño tradicional, que contrasta con la implantación de vivienda unifamiliar, urbanizaciones y conjuntos promovidos por grandes inmobiliaria. El barrio La Primavera y Rojas se encuentran separadas por una calle s/n.

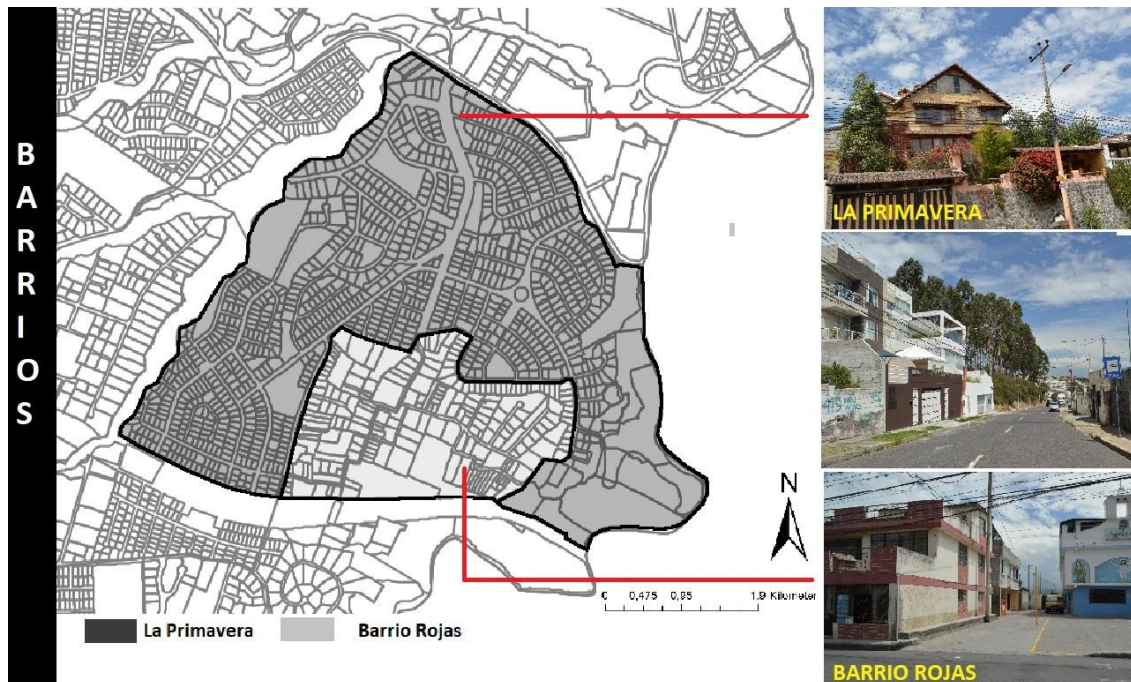


Imagen 34: Barrios La Primavera y Rojas
Fuente: Elaboración personal.

4.2 Características del sector

4.2.1 Trama

En el sector no se aprecia un trazado definido, sino que se evidencia la falta de planificación a gran escala, su conformación fue dada por la implantación de urbanizaciones y un trazado de lotización principalmente en el Barrio La Primavera. El producto es un sector con una trama de manzanas irregulares de forma orgánica y de diferentes dimensiones, conformado en su interior por lotes debidamente definidos, donde las áreas residenciales socialmente homogéneas se han convertido en cotos cerrados por el trazado vial. En el Barrio Rojas se aprecia un trazado mucho más rectangular, pero con la misma problemática con respecto al trazado vial, producto de la subdivisión de haciendas.



Imagen 35: Mapas llenos y vacíos
Fuente: Elaboración personal.

4.2.2 Urbanizaciones y Conjuntos Habitacionales.

La urbanización La Primavera está básicamente conformado por áreas residenciales suburbanas, viviendas unifamiliares, urbanizaciones y conjuntos habitacionales y según la ordenanza en cuanto a zonificación es residencial y con uso múltiple en las zonas de la Av. Interoceánica y Ruta Viva con altura de edificación (edificaciones son de 2 y 3 plantas).

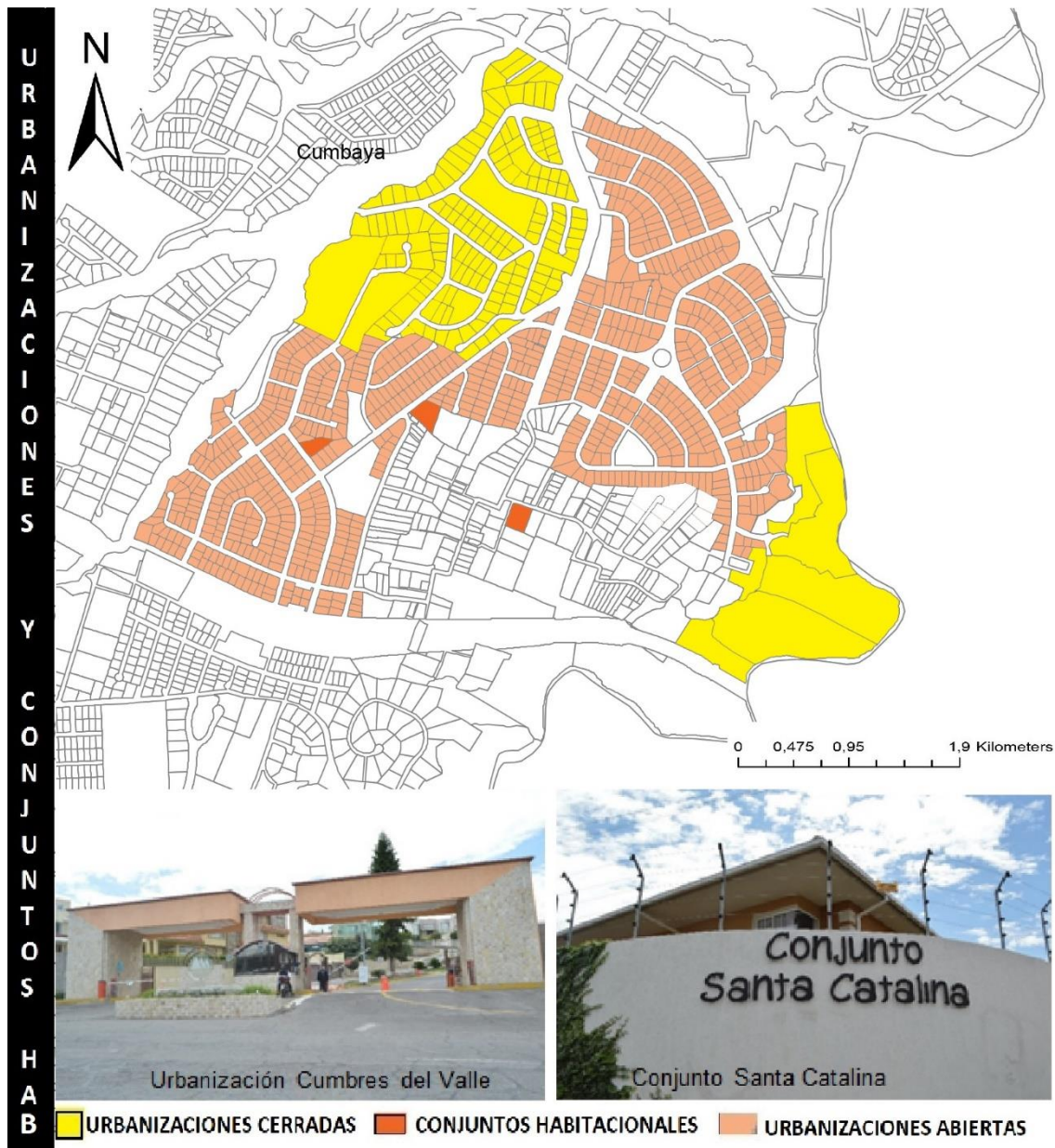


Imagen 36: Urbanizaciones y conjuntos habitacionales.

Fuente: Elaboración Personal

En el barrio La Primavera (125.57 Ha) se encuentran tres urbanizaciones cerradas, la primera es "Cumbres del Valle" (23.8 Ha), a la cual se accede desde la Av. Interoceánica hacia la Av. Siena donde se encuentra su único acceso vehicular y peatonal, rodeado completamente por un gran cerramiento, la segunda es "Bosques de

San Pedro”(13.5 Ha), ubicada al final de la Calle Miguel Ángel, y la tercera es la urbanización la Hondonada (2.9 ha), al final de la calle Raffaele Giannetti vía local con conexión a la Ruta Viva. Estas son extensas y ocupan el 32.01% del territorio de estudio, hay que sumarle la existencia de urbanizaciones abiertas con vivienda unifamiliar de baja densidad y tres conjuntos habitacionales; Santa Catalina, La Girona y s/n (0.73 Ha).

En el barrio Rojas (32.28 Ha) y separado por la calle S/N se puede apreciar vivienda de clase media y baja con predios destinados a actividades agrícolas y comerciales.

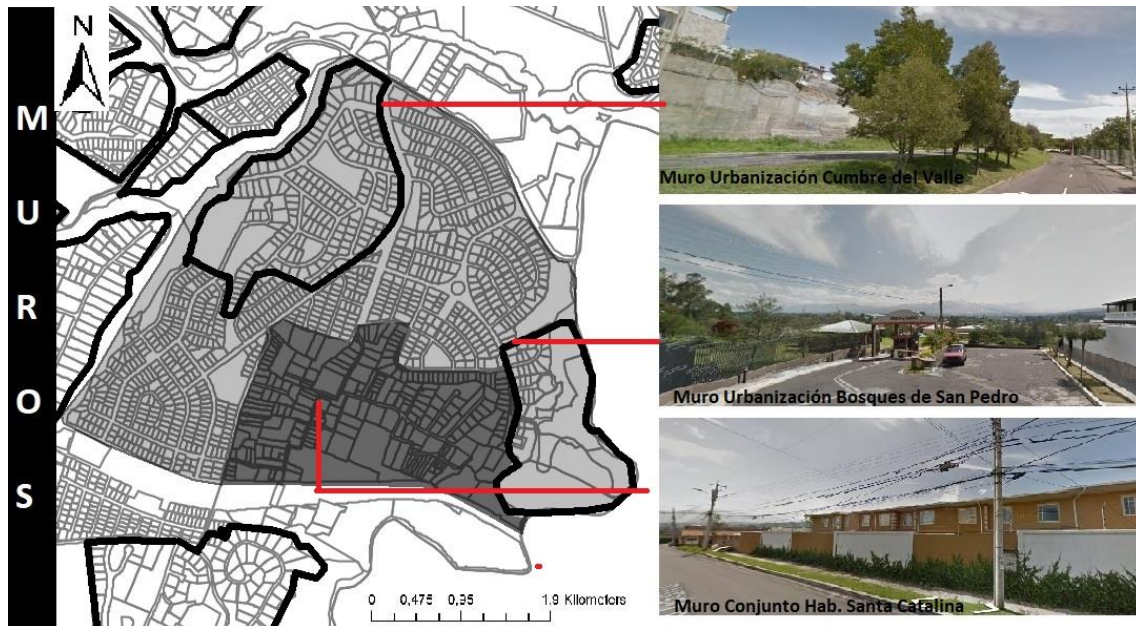


Imagen 37: Muros
Fuente: Elaboración Personal.

4.2.3 Espacios públicos- privados

4.2.3.1 Áreas verdes públicas y privadas

En el sector existen tres parques de uso públicos destinados al ocio y recreación, dos de estos con cerramientos y uno abierto. Dentro de las urbanizaciones cuentan con espacios públicos, que son de carácter privado, exclusivo y comunal de sus residentes.

Existe un gran porcentaje de lotes baldíos o no construidos, muchos de ellos se encuentran en venta, dichos predios presentan descuido en aceras y en el frente de los predios.

Las áreas verdes en el sector no se encuentran ligadas ni se manejó ningún diseño de sistemas de área verdes. Los parques existentes están en el barrio de La primavera, no existe un área verde, parque o plaza en el barrio Rojas.

En el sector existe una evidente carencia de espacios público (sin que esto signifique necesariamente áreas verdes), ya que las áreas son pocas y subutilizadas, no existe un contacto con la comunidad y las vías están definidas en la mayoría del sector por muros o cerramientos.



Imagen 38: Áreas verdes públicos y privados.
Fuente: Elaboración Personal.

4.2.3.2 Eje Comercial (privado)

El sector tiene como principales espacios privado de uso público el Centro Comercial Scala Shopping, y cerca el Hospital de Los Valles y varios edificios de negocios, etc., ubicados en la Av. Interoceánica.

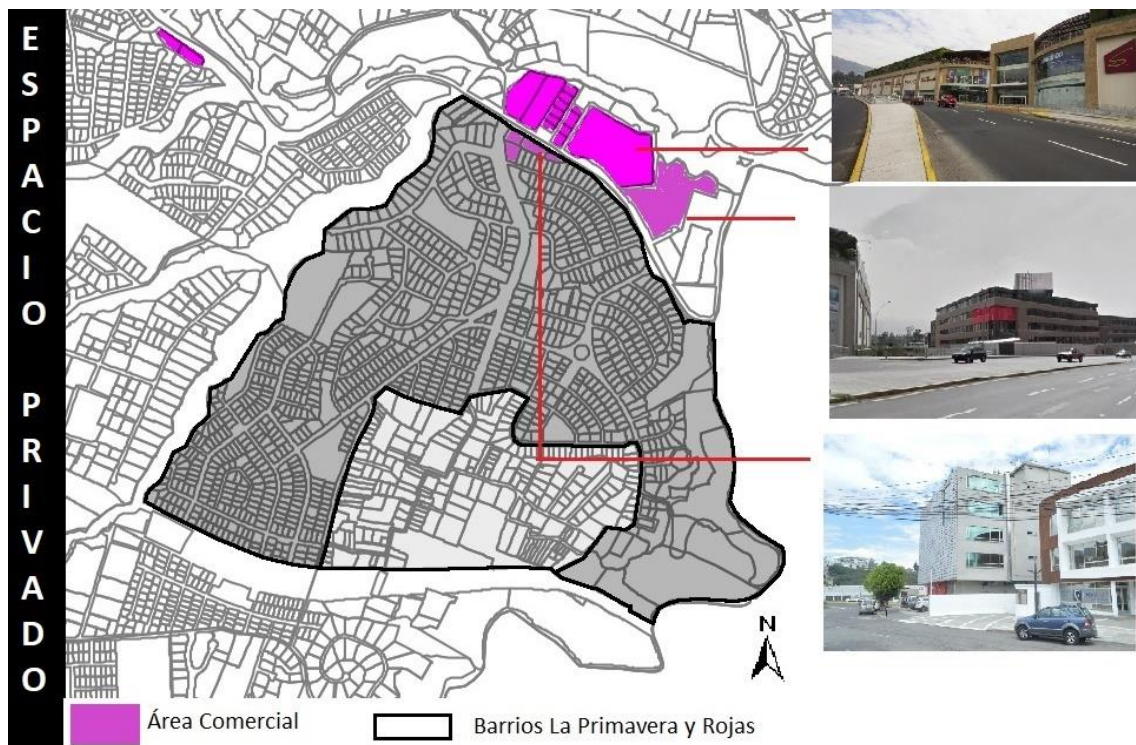


Imagen 39: Espacio privado
Fuente: Elaboración Personal

4.2.3.3 Vías.

El sector de estudio es mayoritariamente residencial. Está limitado por la Av. Interoceánica al norte y la Ruta Viva al sur como ejes viales exteriores.

Nº	Vías	Tipo de vía	Derecho de vía
1	Av. Siena(Conexión con Av. Interoceánica)	Colectora	25m
2	Miguel Ángel	Colectora	12m
3	S/n (Conexión con Ruta Viva)	Colectora	8m
4	Raffaele Giannetti (Conexión con Ruta Viva)	Local	9 m
5	Florenca (Conexión con Av. Interoceánica)	Local	9 m

Tabla 6: Principales vías del sector
Fuente: Elaboración personal

Producto del análisis de sitio se puede decir que la mayoría de las calles interiores son locales. Existen dos accesos vehiculares desde la Ruta Viva la calle Raffaele Giannetti y otra s/n. A la Av. Interoceánica existen dos vías de conexión la Av. Siena y la calle Florenca. Por la Av. Miguel Ángel transitan 8 vehículos por minuto y por la Av. Siena 12 vehículos por minuto, (entre semana) estas se pueden tomar como desvío a Tumbaco y Puembo, el Consorcio Sotranor es una compañía de transporte público que circula por el sector.

El estado de las vías es bueno, se encuentran debidamente asfaltadas, sus aceras arborizadas en el Barrio La Primavera. En resumen el espacio público está al servicio del vehículo.

Las diferencias son notables entre los dos barrios ya que en el Barrio Rojas, las calles no están debidamente asfaltadas, no existen aceras y menos arborización en ellas.

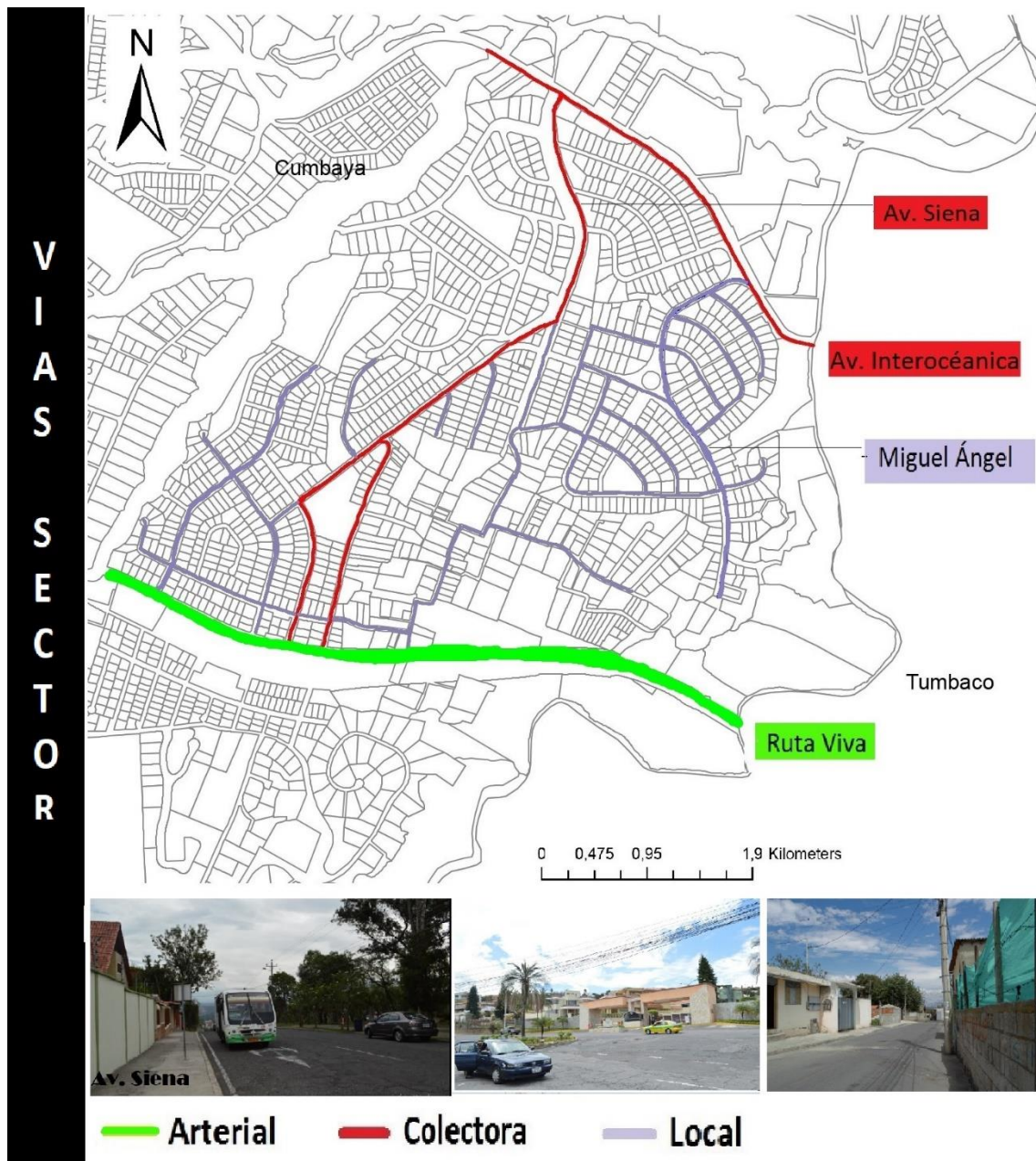


Imagen 40: Mapas Vías
Fuente: Elaboración personal.

Las calles privadas se encuentran dentro de las urbanizaciones privadas, muchas de las calles públicas forman cucharas y no tienen más conexión que con las viviendas.

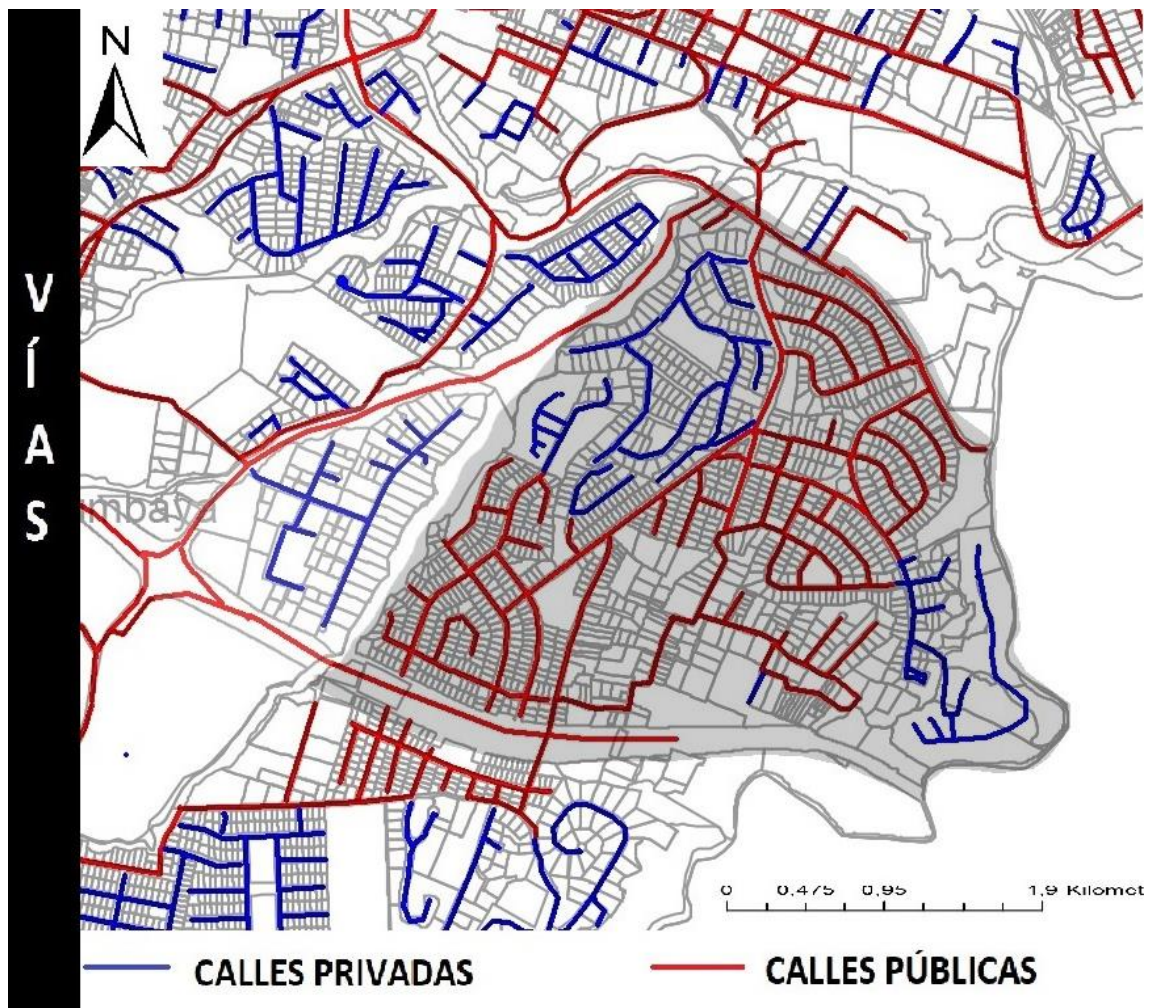


Imagen 41: Mapas Vías públicas y privadas
Fuente: Elaboración personal.

Desde el punto de vista de la movilidad y accesibilidad, los problemas en la ciudad, son ocasionados por pensar que la solución es crear ciudades en la que el automóvil es el único medio para trasladarse. Lo que eventualmente ha generado la creación de más vías. Si desde el Municipio se continúa pensando, planificando e invirtiendo en obras en las que el protagonista sea el automóvil es posible que las cosas se agraven. Por lo que es necesario repensar el plan vial actual para se utilice la infraestructura existente y se maneje una accesibilidad incluyente y para que el Municipio de Quito deje ser un observador frente al incumplimiento de Ordenanzas. Actualmente los problemas de movilidad tráfico y contaminación se han trasladado de la Vía Interoceánica a la Ruta Viva en Cumbayá.

La presencia masiva de automóviles en Quito ha promovido que las políticas de planificación urbana desde hace un par de décadas se enfoquen en la ampliación de vías, creación de intercambiadores, reducción de ancho en las veredas, destino de parques y áreas verdes como estacionamientos para coches. Esto ha restado a la ciudad el espacio público y ha entorpecido las condiciones de movilidad y acceso. (León & Naranjo, 2005, pág. 7)

Resumen

En el sector exclusivo de análisis se aprecia la poca presencia de espacios públicos destinados al ocio y al deporte característica que es permanente en Cumbayá. También se le da mayor al uso del vehículo privado, con grandes avenidas como la Av. Siena y Miguel Ángel que tiene un acceso directo hacia la Av. Interoceánica. Por el trazado original que mantiene el Barrio Rojas presenta problemas de conexión vial directa e igual carencia de espacios públicos.

4.3 Estudios de caso

Es necesario repensar la ciudad desde sus espacios públicos, imponerlo como principio colectivo y recuperar el protagonismo y liderazgo por parte de la administración en la regularización y construcción.

12 CRITERIOS PARA DETERMINAR UN BUEN ESPACIO PÚBLICO

Las claves de Gehl Architects para que las ciudades sean más habitables



En el año 2000, Jan Gehl y Helle Søholt fundaron la oficina [Gehl Architects](#)

De acuerdo a Søholt, una ciudad habitable es la que cuenta con barrios que garantizan el acceso a la infraestructura social, es decir, a los colegios, estaciones de transporte público, hospitales y lugares de trabajo, entre otros. Para que esto sea posible, es necesario que la ciudad tenga sectores de uso mixto, lo que en su opinión ocurre cuando las ciudades son compactas

"New City Life"



Escrito por los urbanistas daneses [Jan Gehl](#), [Lars Gemzøe](#) y [Sia Karnaes](#)



- 1. Protección Contra el Tráfico.** Las ciudades deben brindar seguridad a los peatones
- 2. Seguridad en los Espacios Públicos.** Para que los espacios públicos sean seguros - actividades durante el día y la noche
- 3. Protección Contra Experiencias Sensoriales Desagradables.** Los lugares públicos deberían incluir - protegerse del calor, la lluvia y el viento
- 4. Espacios para Caminar.** fachadas interesantes de edificios y superficies regulares.
- 5. Espacios de Permanencia.** lugares públicos deben ser agradables para que las personas puedan permanecer

- 6. Un Lugar donde Sentarse.** aumentar el mobiliario urbano que se destina a los lugares públicos, como grandes avenidas, parques y plazas
- 7. Posibilidad de Observar.** vistas de paisajes
- 8. Oportunidad de Conversar.** las personas puedan conversar sin interrupciones
- 9. Lugares para Ejercitarse.** los espacios públicos deben garantizar actividades de entretenimiento durante el día y la noche
- 10. Escala Humana.** la ciudad y sus espacios públicos deberían ser construidos desde una escala
- 11. Posibilidad de Aprovechar el Clima.** Se deben crear espacios públicos que se correlacionen con el clima y la topografía de la ciudad.
- 12. Buena Experiencia Sensorial.** conectar a las personas con sus sentidos

Imagen 42:12 criterios para determinar un buen espacio público

Fuente: Gehl Architecture y Elaboración personal

A continuación se presenta una serie de casos de manejo del espacio público en algunas ciudades, en las que se utilizan diferentes medios de transporte se revitalizan el centro de la ciudad para evitar que esta se expanda hacia la periferia, donde se mejora o se crea espacios públicos a partir de la apropiación de calles y avenidas o se reutilizan edificaciones abandonadas, ejemplos que contrarrestan con la proliferación de barrios cerrados.

4.3.1 Ciudad para ciclistas Copenhague, Dinamarca

Como un ejemplo de importancia se coloca la ciudad de Copenhague en Dinamarca, donde sus autoridades y habitantes se plantearon transformar la ciudad en la más habitable y sostenible del mundo, para lo cual realizaron un manejo de sus espacios públicos y que con ello se estimule a sus habitantes y visitantes a poseer una

experiencia nueva, original y variada. Para lograr esta meta se estructuró un plan que consistió en la ejecución de “tres ejes principales: caminar más, pasar más tiempo en el espacio público y salir de los refugios privados.” (Martínez, 2016) Lo que permitirá que la ciudad promueva inclusión social y experiencias nuevas.

Copenhague es famosa en todo el mundo por su cultura ciclista y por ser la primera Bike City (Ciudad de la bicicleta) oficial del mundo, (...) fue nombrada Best city for cyclists (Mejor ciudad para los ciclistas) y World's most liveable city (Ciudad con mayor calidad de vida del mundo). (Denmark, s.f.)

Los habitantes (37%) realizan sus principales actividades diarias (trabajo, educación, etc.) en bicicleta, una de las principales características es que la ciudad cuenta con la infraestructura adecuada para lograr esto (350 km de ciclovías y 40 km de rutas ciclistas verdes e intersecciones). (ITDP & GEHL ARCHITECTS)

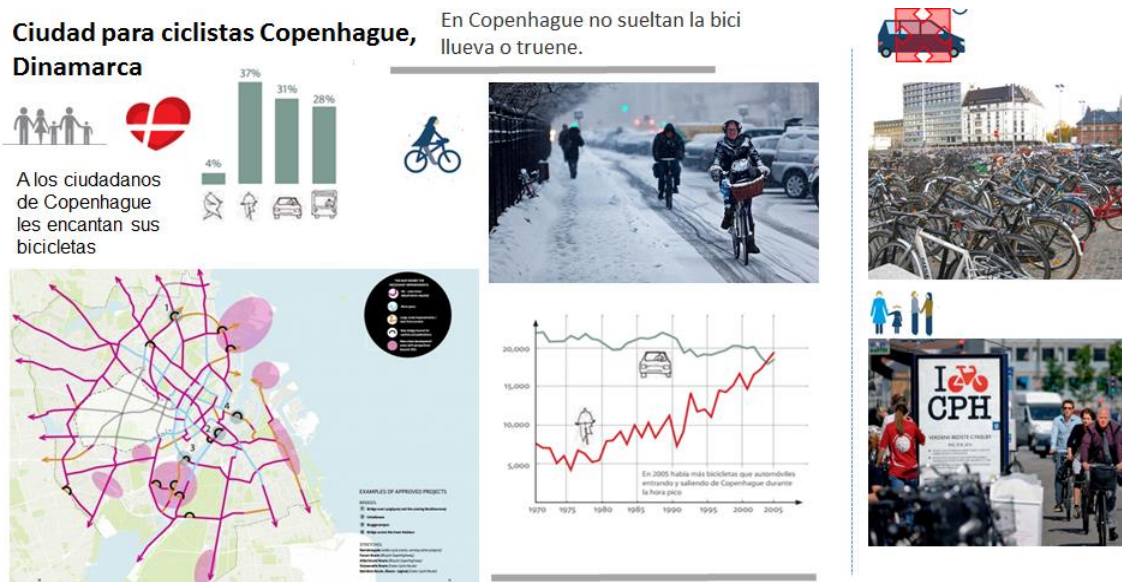


Imagen 43: Copenhague

Fuente: Elaboración personal información obtenida de <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Binder1.pdf>

4.3.2 New York

“Mi consejo a las ciudades, y podría aplicarse a cualquier ciudad del mundo, es sencillo. Que intenten tomar a la gente de su ciudad en serio. Más en serio, justo tan en serio, como tradicionalmente han tomado a los automóviles”. (Gehl, 2014)

La ciudad de Nueva York tiene menos espacio público por persona que todas las ciudades grandes de los Estados Unidos, a pesar de lo cual se eliminó paulatinamente el poco espacio público que existe. (Angotti, 2012) En mayo 2009, Gehl propone volver a la escala humana para lo cual realiza un experimento en la ciudad de Nueva York el que consistió en cerrar el tráfico y la circulación de autos temporalmente en trayectos de la calle Broadway, y la mayor parte de Times Square y de esa forma evidenciar que el comportamiento de las personas es el mismo, en diferentes ciudades del mundo.

(Stang, 2014) La ciudad realizó un ambicioso proyecto Bulevar Broadway en el que se contemplaba la peatonización de Times Square, Herald Square, Greenly Squares y en Madison Square Park. En la que ciudadanos visitantes y turistas pueden llegar a Broadway y disfrutar de cafés, conciertos, exhibiciones de arte, etc., a lo largo de las principales avenidas. (ITDP & GEHL ARCHITECTS)

Nueva York peatonal

La recuperación de la experiencia en el espacio público

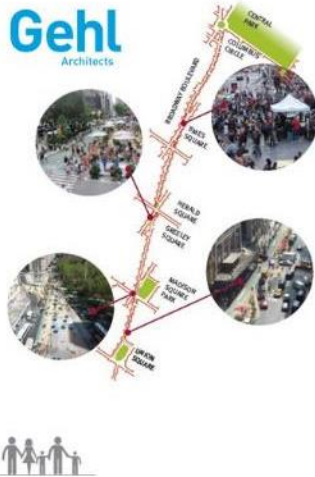


Imagen 44: Imagen de Times Square antes y después.

Fuente: Elaboración personal- imágenes obtenidas de assemblepapers.com.au

4.3.3 Melbourne (Australia)

Melbourne: la mejor ciudad del mundo para vivir

El secreto oculto de Melbourne: sus callejones



Melbourne — mejores calles, más plazas y más vida en las calles



Tráfico peatonal en Melbourne



Imagen 45: Melbourne

Fuente: Elaboración personal información obtenida de <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Binder1.pdf>

La ciudad de Melbourne por su parte ha tratado de mantenerlo durante los últimos 30 años su política de atraer de nuevo a la gente hacia el centro de la ciudad para volver a poblarlo. En el futuro se espera que la población se duplique y la ciudad confía en poder absorber ese crecimiento sin tener que construir más zonas residenciales, además se ha invitado a que la gente camine más para lograrlo, trabajaron con ensanchamiento de veredas, nuevo pavimento, buena iluminación, vegetación que produzca sombra y diseño de mobiliario.

Se ha realizado un diseño en la que se contempló la reutilización de callejones en Melbourne los cuales son accesibles y activos y han incrementado de 300m (1994) a 3.43 km (2004). 500 m que son totalmente nuevos, mientras que el resto son existentes. (ITDP & GEHL ARCHITECTS) Conjuntamente con estos callejones se realizó la rehabilitación, reutilización urbana y puesta en valor de edificios y espacios del centro de la ciudad que se encontraban en desuso, también poco a poco se ha incluido a pequeños negocios locales con temáticas artísticas, culturales y comunitarias (Fernández, 2012) que han ayudado al mejoramiento en la vida pública del centro y de los callejones de Melbourne.


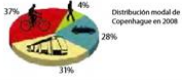


CIUDAD	SITIO		PROPUESTA
Copenhague, Dinamarca para Ciudad ciclistas	350 km de ciclovías y 40 km de rutas ciclistas verdes e intersecciones		Pedalear. El 37% de la población utiliza la bicicleta como modo alternativo de transporte 
New York peatonal	Broadway Boulevard (peatonización de Times Square, Herald Square, Greenly Squares y en Madison Square Park.)		Caminar. Se creó lugares para peatones y disfrute de visitantes y turistas. -Calles más seguras para caminar y más activas.
Melbourne abriendo callejones	el Central Business District		Conectar. Se crearon callejones accesibles y activos (3.43 Km) Los callejones ofrecen rutas alternativas

Imagen 46: Resumen Repertorios

Fuente: Elaboración Personal

Jan Gehl, (2014 expresa que la vitalidad y el aprovechamiento continuo de las zonas comunes por parte de los habitantes desembocan en un ambiente urbano que está bien mantenido y seguro, convirtiendo así la ciudad en un lugar atractivo para vivir y trabajar. El acceso libre a los espacios públicos no solo mejora la calidad de vida sino que también es el primer paso para el empoderamiento civil, desde donde se puede mejorar el acceso a instituciones y a espacios políticos. Los espacios públicos y las calles son,

y deben ser vistos como tales, áreas multifuncionales en las que se produce la interacción social, el intercambio económico y la manifestación cultural para una gran diversidad de actores.

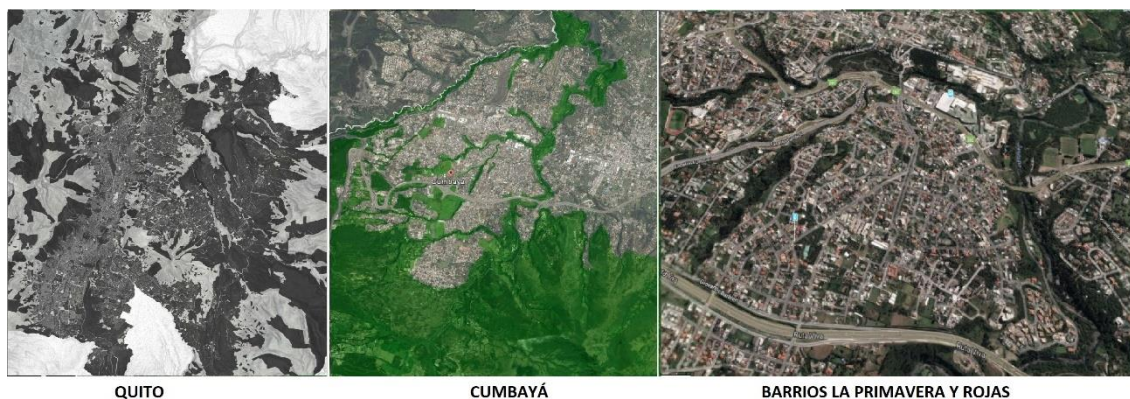
En síntesis, estos casos de estudio demuestran que con ideas simples con la participación de la población y autoridades y aplicadas eficientemente en el territorio se puede lograr 1) peatonizar calles y que con ello se potencialice el uso de la bicicleta como transporte de uso masivo, 2) activar sectores con el uso de callejones dinámicos y temáticos y de esta manera evitar que la ciudad se siga expandiendo en busca de mejores lugares para vivir, 3) rehabilitar y usar edificios en desuso con nuevas actividades, 4) crear bulevares en las calles más congestionadas del mundo. Para lograr esto en la ciudad es necesario tratar de desarrollar y potencializar ideas parecidas a las implantadas en varias ciudades del mundo, que hagan que la población desee permanecer en la ciudad consolidada y de esta forma evitar que la ciudad siga creciendo hacia la periferia, y con ella siga proliferando la vivienda residencial en barrios cerrados, con los eventuales problemas de abandono y carencia de espacio público como también de movilidad tanto residencial como de vehículos que ocasionan problemas relacionadas con contaminación, traslados innecesarios, etc.

CAPÍTULO IV

PROPUESTA SECTOR CUMBAYÁ

Para el planteamiento de un plan integral es necesario entender que debe abordar el estudio de la ciudad tomando en cuenta todas las perspectivas que se encuentran implícitas en el territorio, además de sus diferencias y complejidades, ya sean de carácter histórico, geográfico, patrimonial, cultural, simbólico, social, de movilidad, arquitectura, paisaje y botánica, las cuales deben estar asociadas a diversas perspectivas que surjan de las diferentes dinámicas existentes en el sector y de este modo formen parte de un modelo de ciudad coherente. También es importante tomar en cuenta los indicadores y estándares de desarrollo urbano que en la ciudad están relacionados con: El libre acceso a los espacios y áreas verdes; Garantía a un eficiente y ordenado transporte público; Garantía de protección del patrimonio; Garantía de acceso a equipamientos, infraestructura básica; Garantía de seguridad ante riesgos; Garantía de participación ciudadana; Garantía de Integración y diversidad social (Vivienda, obras de urbanización, espacio público, densidad), Garantía de reducción de contaminación urbana (equilibrio ambiental), Institucionalidad y gobernanza.

El incremento de la población ha hecho que la ciudad de Quito se expanda a diferentes polos, y Cumbayá es uno de ellos, este sector que en un principio era enteramente residencial, con viviendas para el fin de semana que con el paso de los años, ha desarrollado un patrón de urbanizaciones, conjuntos habitacionales, centros comerciales de negocios y ocio cerrados y exclusivos, es decir un área suburbana en la que se combinan emprendimientos residenciales con centros comerciales y espacios para oficinas, etc. Actualmente se ha convertido en un eje de desarrollo de importancia en la ciudad, ya que ha tenido un crecimiento inmobiliario, comercial, económico y de negocios, por lo cual dentro de esta temática se plantea una propuesta que se desglosa a continuación en tres escalas:



QUITO

CUMBAYÁ

BARRIOS LA PRIMAVERA Y ROJAS

Imagen 47: Tres escalas

Fuente: DMQ, Google Earth y elaboración personal

5.1 Integración con la ciudad Quito.

Con todos los aspectos mencionados en el análisis se debe entender que en el sector es necesario ir de afuera hacia adentro, promover la creación de una red de áreas verdes como lo plantea el Municipio de Quito en sus diversos planes, los cuales deben asociarse a lo que se encuentra edificado actualmente, con la promoción de áreas verdes, parques y espacio público. El sector de Cumbayá debe ser entendido como una centralidad del DMQ en la que el principal objetivo es evitar que se siga expandiendo y que el desarrollo sea en el sector ya consolidado y que la actividad residencial siga su desarrollo habitual pero que se habrá a la idea de más áreas comunales, áreas verdes, calles abiertas y áreas para caminar, pasear y para hacer deporte (ciclo vía), etc.

5.1.1 Conexión de entorno natural a la trama urbana

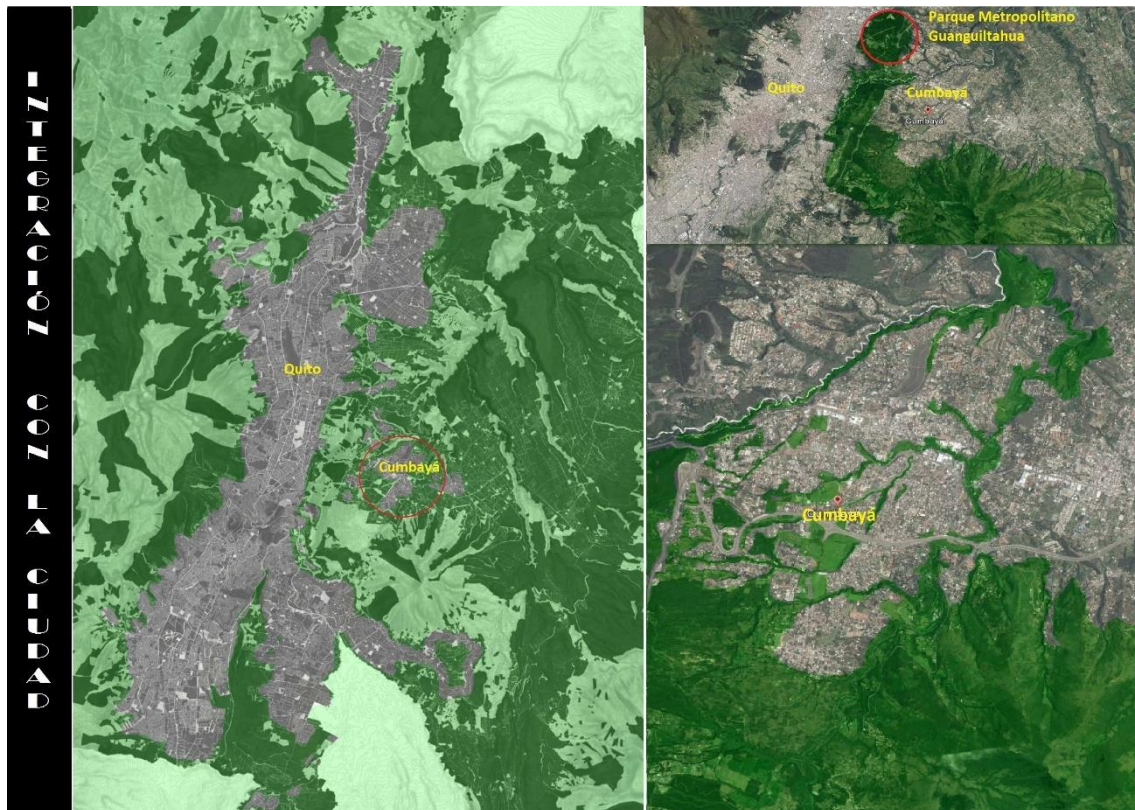


Imagen 48: Integración con la ciudad áreas verdes

Fuente: DMQ, Google Earth y elaboración personal

Es necesario integrar al sector de Cumbayá con la ciudad de Quito, para lo cual el diseño debe ser cuidadoso con las conexiones que ya se encuentran establecidas en el entorno construido, pues solo así se logrará la continuidad de la trama urbana y se formará una ciudad cómoda y accesible. En la transición con el campo es donde se debe hacer mayor esfuerzo de diseño. Cumbayá debe volver a su origen y ser concebido como se lo planteo originalmente en la Ordenanza 1353, (1971) en la que se programó una conexión “campo y ciudad”. Tomando en cuenta que el sector corresponde a un borde de ciudad ubicado junto al paisaje natural lo que lo convierte en espacio de

transición y de penetración, es decir se encuentra rodeado de áreas verdes, pero se debe tomar en cuenta que actualmente el territorio a más de residencial está desarrollando nuevos usos tanto comerciales como de negocios compactos ubicados en las principales avenidas.

A pesar de estar sobre un valle anteriormente agrícola, Cumbayá se desarrolló urbanísticamente y actualmente carece de espacios públicos y áreas verdes dentro de su área urbana, por lo que se pretende la creación de una red de infraestructura verde urbana que esboce lo que pudiera convertirse en un futuro anillo verde que se complemente con la ciudad, generando recorridos que fomenten hábitos saludables e incrementen la calidad de vida de sus habitantes. Una red de espacios más o menos naturales conectados mediante corredores verdes, que generen una serie de servicios ecológicos, medioambientales y sociales.

Una de las grandes áreas verdes del Distrito Metropolitano de Quito, es el parque Metropolitano Guanguiltahua, punto importante desde el cual se plantea una red de comunicación amable verde a lo largo de las principales avenidas, y que además formen parte de los recursos urbanos, paisajísticos y periurbanos existentes, estos deben priorizar al peatón y la bicicleta y lo más importante es que deben utilizar la infraestructura que ya existe. De esta manera se conseguirían además de mejorar la movilidad y la implementación de una red verde, la posibilidad de que sus habitantes conozcan la historia del sector. Hay que tomar en cuenta que la ciudad no es de los automóviles, con la llegada y proliferación de estos se perdió espacios de uso ciudadano, ya que ocupa gran parte de las calles y jirones, dejando al peatón espacios residuales y estrechas veredas, un caso evidente es lo que sucede en el centro y en las principales avenidas e intercambiadores del sector. Actualmente es difícil llegar a Cumbayá sin automóvil ya que el transporte público se moviliza por la Av. Interoceánica y en el interior de este es escaso ya que cuentan con una sola ruta (Sotanar).

5.1.2 Conexión vial Quito- Cumbayá- Aeropuerto (centralidad comercial, servicios, financiera)

La ciudad de Quito tiene actualmente varios sitios considerados centros de negocios, los cuales en esta escala se plantean conectar con Cumbayá mediante la Av. Interoceánica y Ruta Viva esta última hacia el Nuevo Aeropuerto en Tababela. Se pretende la creación de un circuito de conexión vial que se conecte y esté ligado directamente con nuevos equipamientos relacionados con actividades comerciales, financieras y de negocios que se complementen y eviten traslados.

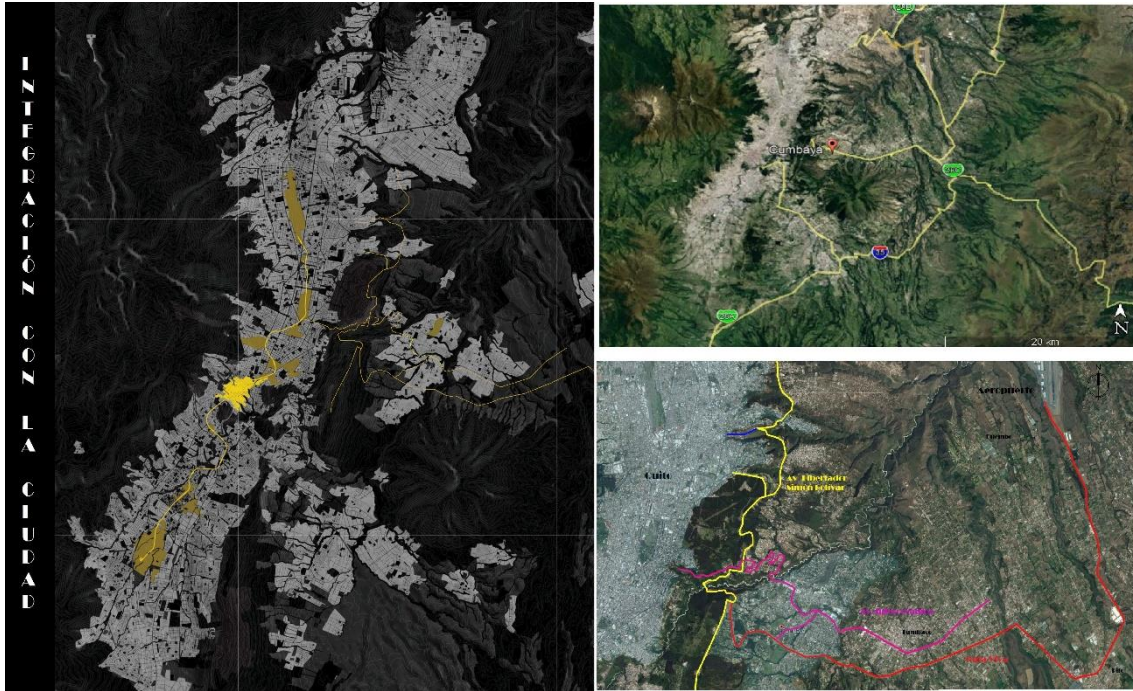


Imagen 49: Integración con la ciudad-vías
Fuente: DMQ, Google Earth y Elaboración personal.

En el centro de Cumbayá se desarrollan varias actividades, por lo general aisladas de los Centros Comerciales que se encuentra en la Av. Interoceánica, la idea se centra en tratar de conectarlos tanto con las áreas verdes y espacios públicos como entre ellos para que sean mucho más funcionales y que puedan ser una conexión eficiente con el Tumbaco y el Aeropuerto de Quito.

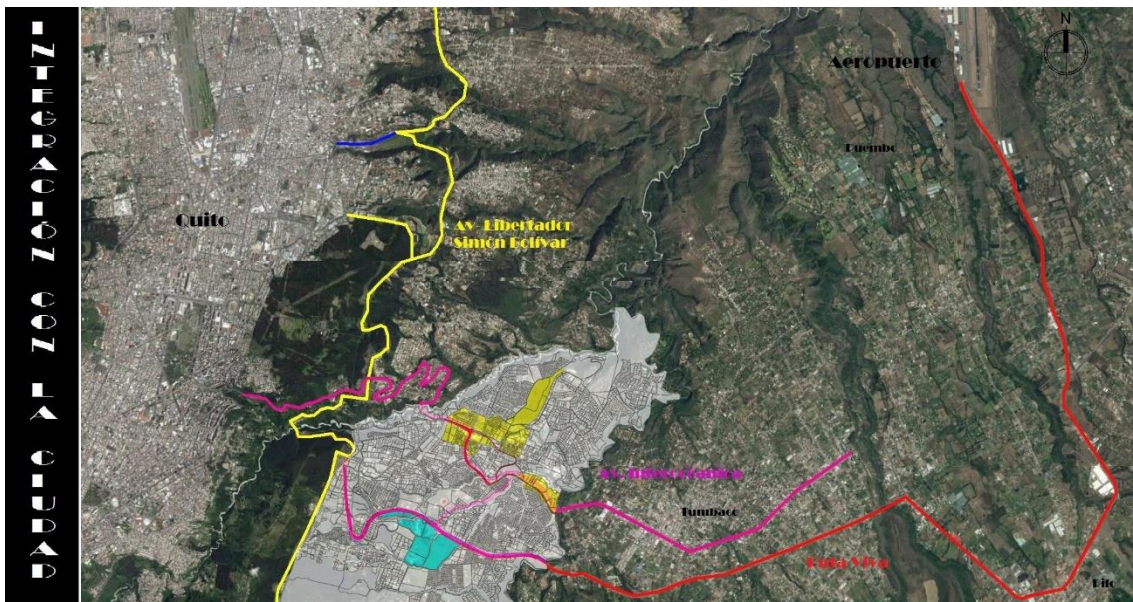


Imagen 50: Integración con la ciudad-vías
Fuente: Google Earth y Elaboración personal.

La Ruta Viva está en desarrollo al ser unos de los ejes principales al Aeropuerto, por lo que es necesario pensar en una estrategia para la eficiente implantación de

equipamientos los cuales a su vez poseerán características relacionadas con la unión de espacios públicos y áreas verdes tanto de los ejes viales planteados como con los espacios públicos existentes.

5.2 Cumbayá

5.2.1 Diversidad (Vivienda, comercio).

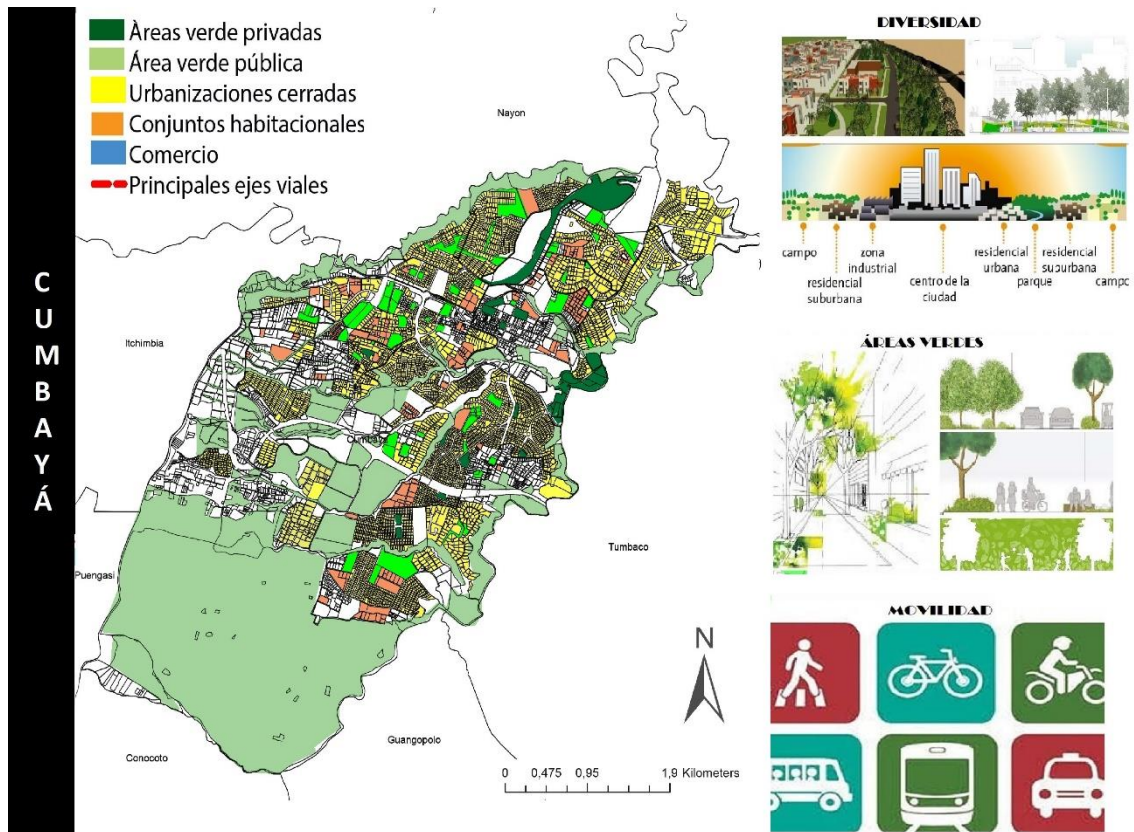


Imagen 51: Programa de necesidades

Fuente: Elaboración personal.

En el caso de Cumbayá que fue concebido y ha permanecido como un barrio "demasiado cerrado", con presencia masiva de urbanizaciones y conjunto cerrados, centros comerciales, instituciones educativas, etc., la propuesta se centra en pretender abrirlo a la ciudad para lo cual se plantea una serie de propuestas urbanas a manera de redes y sistemas relacionadas con el espacio público, áreas verdes, movilidad, centros financieros y de negocios las cuales deberán estar complementadas con el cambio en las políticas públicas urbanas de la actual Administración Municipal, las cuales se desarrollarían de forma paulatina. Además se busca resolver los problemas de comunicación del tejido urbano, problemas de movilidad, conexión de los espacios públicos y áreas verdes. Para lo cual es importante mejorar los indicadores de sostenibilidad e involucrar a la ciudadanía en la configuración y desarrollo de su entorno de convivencia.

La vivienda es el equipamiento que se encuentra con mayor cantidad en el sector tanto en urbanizaciones cerradas, en conjuntos habitacionales y vivienda unifamiliar, la problemática radica en el hecho de que se encuentran implantadas en barrios demasiado cerrados. Es un poco tarde para cambiar lo que ahora se encuentra implantado en el territorio, así que la propuesta se centra en la vivienda futura para lo cual se plantea que en el sector exista variedad de tipologías residenciales y sociales que fomenten la mezcla de viviendas abiertas y viviendas protegidas, para lo cual es necesario trabajar con las autoridades en la implantación de una ordenanza más equitativa y que de este modo se favorezca a la coexistencia de distintas modalidades de familia. Este es un tema complicado en el sector ya que existe una marcada segregación urbana-social- residencial, por lo cual este planteamiento debe contemplar la participación de la comunidad ya que si ciertos grupos elitistas desean continuar viviendo en un sector con mayor calidad ambiental, sin ruido y seguro es necesario que sus habitantes convivan con la ruralidad. El diseño de la vivienda tanto privada como la que se realice por parte del estado debe estar pensada en el barrio y los servicios existente en este.



Imagen 52: Interrelación de actividades
Fuente: Google Earth y elaboración personal.

Las actividades comerciales están implantadas en las Av. Interoceánica, donde se aprecia la presencia de varios centros comerciales, con radios de influencia superpuestos ya que existen más de 15 en este tramo, para lo cual en el sector se plantea interrelacionar la actividad residencial con pequeños comercios repartidos a lo largo del sector, para descentralizar y evitar con esto congestión vehicular, contaminación ambiental y auditiva. Lo que promoverá diferentes usos en sectores cerrados por muros producto de las urbanizaciones.

5.2.2 Ejes verdes

Los principales ejes verdes estarán conformados en la Av. Interoceánica, Escalón de Lumbisí y Ruta Viva, a su vez varias vías interiores servirán de conexión hacia espacios verdes y público existentes en Cumbayá como son el Centro de Cumbayá, Parque Algarobos y parques. Queda pendiente el planteamiento de un área mucho más extensa destinada a la recreación, ocio, deporte y mejoramiento de la calidad ambiental, como un parque metropolitano.

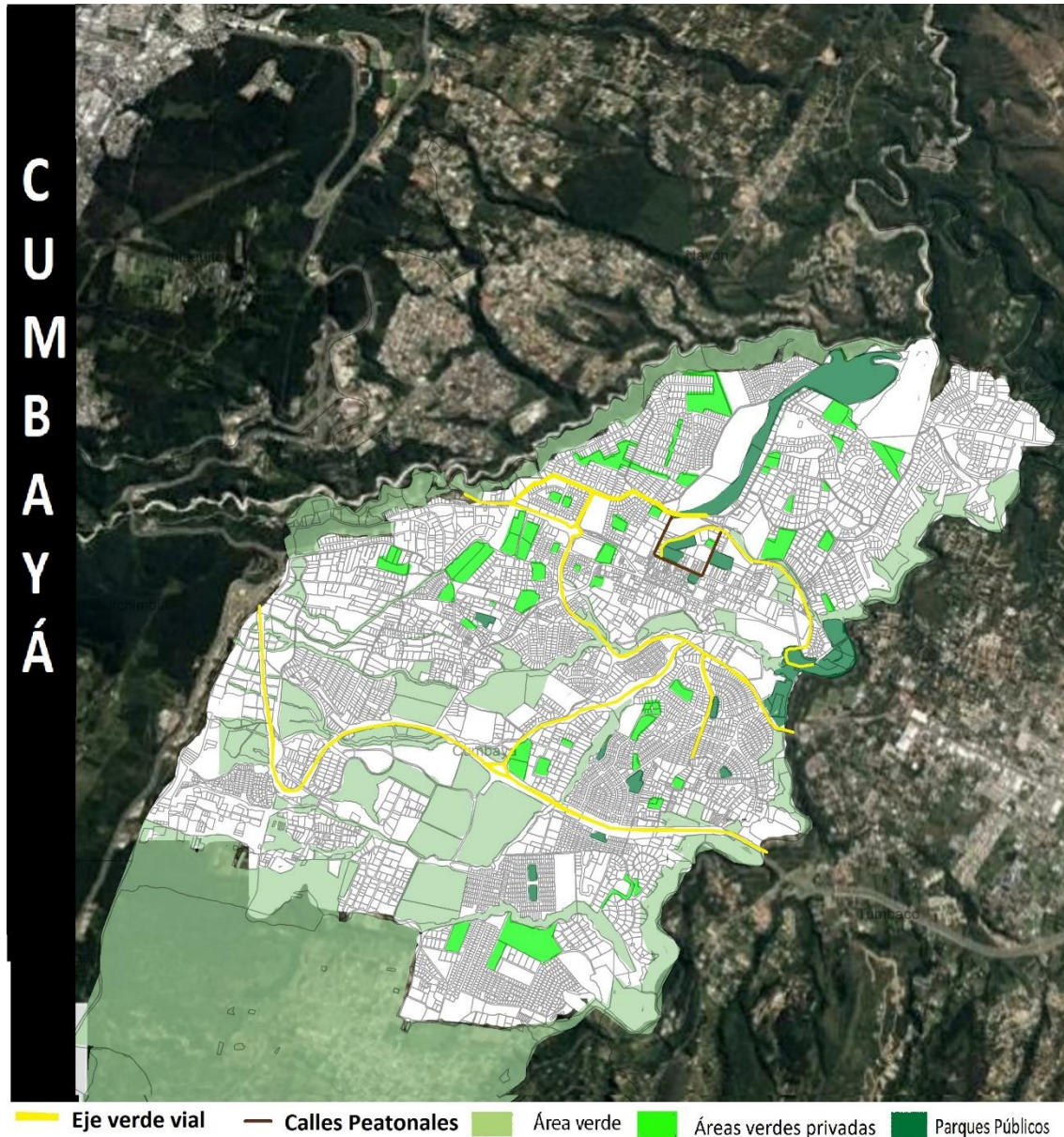


Imagen 53: Integración áreas verdes
Fuente: Google Earth y elaboración personal.

5.2.3 Ejes viales

Es necesario propiciar equipamiento relacionado con la ciudad creando de esta forma una centralidad que abastezca al sector y lo potencie. En esta escala se propone

un centro de servicios y negocios en Cumbayá en el que se usaran conexiones viales, como son la Av. Interoceánica en sectores ya consolidados y en la Ruta Viva donde se pretende la creación de nuevos polos de crecimientos, los cuales estarán conectados mediante la Av. Lumbisí. Con esta estrategia se pretende poner en valor aquellas vías de entrada al sector y que deben tener condiciones urbanas, estéticas y paisajísticas especiales.

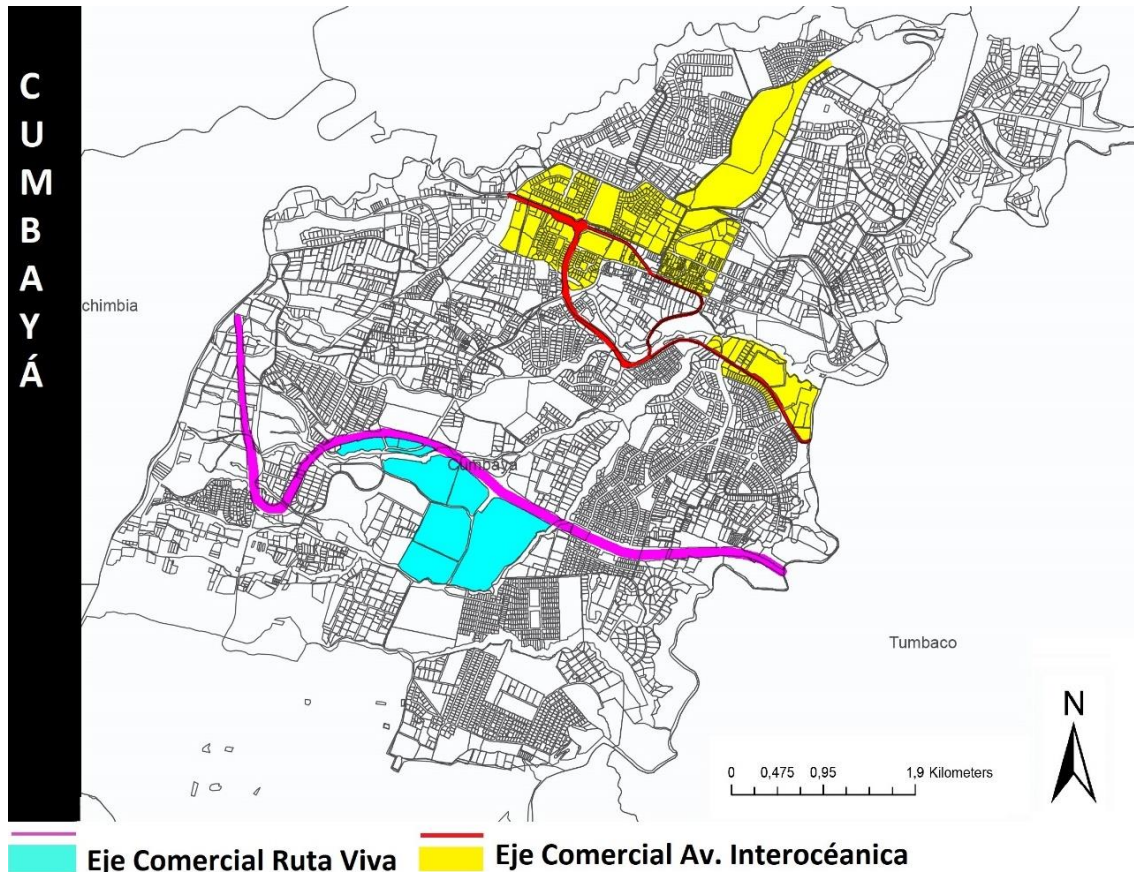


Imagen 54: Integración con la ciudad-vías
Fuente: Elaboración personal

Es importante tomar en cuenta que en la Ruta Viva no se han desarrollado ni se han realizado propuestas por parte del sector público. Es el sector privado el que ha iniciado un proceso inmobiliario, lo cual debe ser aprovechado en una unión público-privado para la generación de equipamientos relacionados con el tránsito hacia el aeropuerto.

En este punto la propuesta debe complementarse con un diseño relacionado con la variedad de usos ya que uno de los objetivos debe ser garantizar cierta variedad de actividades relacionadas con la vivienda, comercio, movilidad, recreación y servicios.

La implementación de estos equipamientos compartidos y comunitarios debe estar integrada con zonas verdes y espacios públicos. Es importante que los espacios libres tengan un uso compartido. Se deben plantear diferentes usos de suelo en el que se tome en cuenta calles, vías colectoras, conexiones viales de tal forma que conviva

residencia y comercio, las cuales satisfagan las diferentes necesidades de sus habitantes. El objetivo en el interior del barrio es evitar el traslado en automóvil a centros comerciales y la utilización de espacios públicos cercanos, en un contexto más general es crear conexiones a nivel de barrio en el que sea posible la simultaneidad, el encuentro y la superposición.

En esta escala es necesario pensar en el Centro de Cumbayá, ya que actualmente se encuentra congestionado por el tráfico vehicular en sus estrechas calles para lo cual se plantea la peatonización del sector, y que se encuentre conectado con la Av. Interoceánica y la Ruta Viva por medio de vías conectoras. Otro aspecto importante a tomar en cuenta es que los equipamientos planteados formaran también parte de una red de espacios públicos a los que se puede acceder caminando, en bicicleta y también en automóvil.

En Cumbayá se identifica una tendencia creciente del uso del vehículo particular como modo preferido de transportación, lo que incrementa los conflictos relacionados con el mal uso del espacio público, la congestión y la contaminación ambiental. Por lo que referente a las políticas de movilidad y accesibilidad se debe resolver primero la accesibilidad, para ello es necesario tomar en cuenta el mejoramiento de los diversos servicios en los barrios, en lugar de crear nuevas infraestructuras de vías y estacionamientos.

Para lo cual es necesario que se implemente medidas relacionadas con:

- La apropiación del espacio público mediante el transporte público que promueva la conectividad con el territorio y que garantice el uso de estos.
- La organización, recuperación y complementación de la trama urbana mediante vínculos como escalinatas, nuevas calles, zonas para caminar, pasos peatonales, etc., que admitan la unión de espacios públicos con el barrio y especialmente con el Centro de Cumbayá. Además estos deben configurarse con el planteamiento del PMOT sobre la creación de una Red Verde Urbana y de Espacio Público que promueva la participación del peatón y ciclistas.

5.3 Barrios La Primavera y Rojas.



Imagen 55: Barrios La Primavera y Rojas
Fuente: Google Earth

5.3.1 Áreas verdes.



Imagen 56: Eje verde Barrios La Primavera y Rojas
Fuente: Google Earth y elaboración personal.

En los Barrios La Primavera y Rojas se plantea que en los principales ejes viales, áreas verdes y arborizadas se conecten con los espacios públicos (verde) existentes

Eje natural Av. Interoceánica: A lo propuesto en la escala Cumbayá del eje verde en la Av. Interoceánica hay que complementarle las áreas verdes naturales existentes en el sector que se unirán con ciertos espacios públicos verdes y privados en el sector.



Imagen 57: Eje verde Avenida Interoceánica.
Fuente: Google Earth y elaboración personal

Eje Ruta Viva: la Ruta Viva en el sector está en desarrollo por lo que es más fácil realizar cualquier tipo de emprendimiento e interrelacionarlo con espacios públicos, parques y áreas verdes naturales.



Imagen 58: Eje verde Ruta Viva
Fuente: Google Earth y elaboración personal.

5.3.2 Circuitos viales en Cumbayá (Av. Interoceánica- Ruta Viva)

En el sector se propone la creación de centros de negocios, parque administrativo, que contengan y se conecten con espacios públicos, que creen circuitos, que unidos formen una centralidad. Tomando en cuenta nodos (centros comerciales) y accesibilidad (Eje Av. Interoceánica y Ruta Viva). Es importante establecer una continuidad perceptiva que tenga en cuenta que lo más decisivo tiene que ver con el espacio público como esencia de la ciudad basados en la gestión y diseño.

Eje Av. Interoceánica. Dado que el sector de Cumbayá creció a lo largo de esta avenida, ya consolidada en la que se puede apreciar puntos de interés que podrían

trabajar como circuitos referente a la implantación de equipamientos. Actualmente se encuentra en este eje la Universidad San Francisco varios centros comerciales, el Hospital de los valles y el centro de Cumbayá, además se cuenta con una serie de áreas verdes que pueden ser potencializadas y explotadas incluyendo espacios abiertos y destinados al público en general.

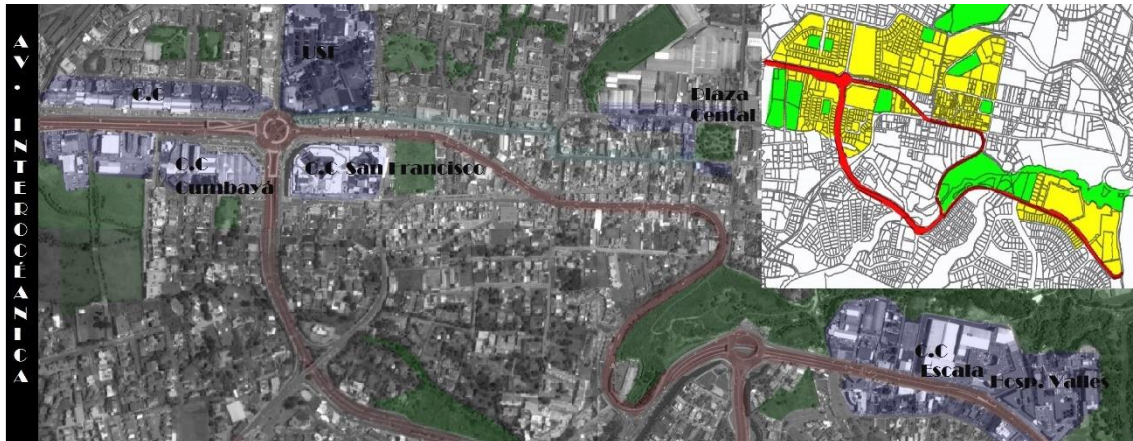


Imagen 59: Eje Avenida Interoceánica.
Fuente: Google Earth y elaboración personal.

Eje Ruta Viva.- En el sector existen sitios de interés en los que se puede proyectar un ambicioso centro de negocios que promuevan sitios de encuentro y áreas verdes. Dejando de lado al centro comercial como tipología. Quizá potencializar una idea para el sector, que en la actualidad es residencial y sin contacto con actividades comerciales propias de la escala, sea introducir de manera discreta actividades comerciales y de servicios, en la que los edificios que promuevan actividades públicas y puedan convertirse en una promesa real y efectiva de urbanidad, disfrute ciudadano, congregación, integración.



Imagen 60: Eje Ruta Viva
Fuente: Google Earth y elaboración personal

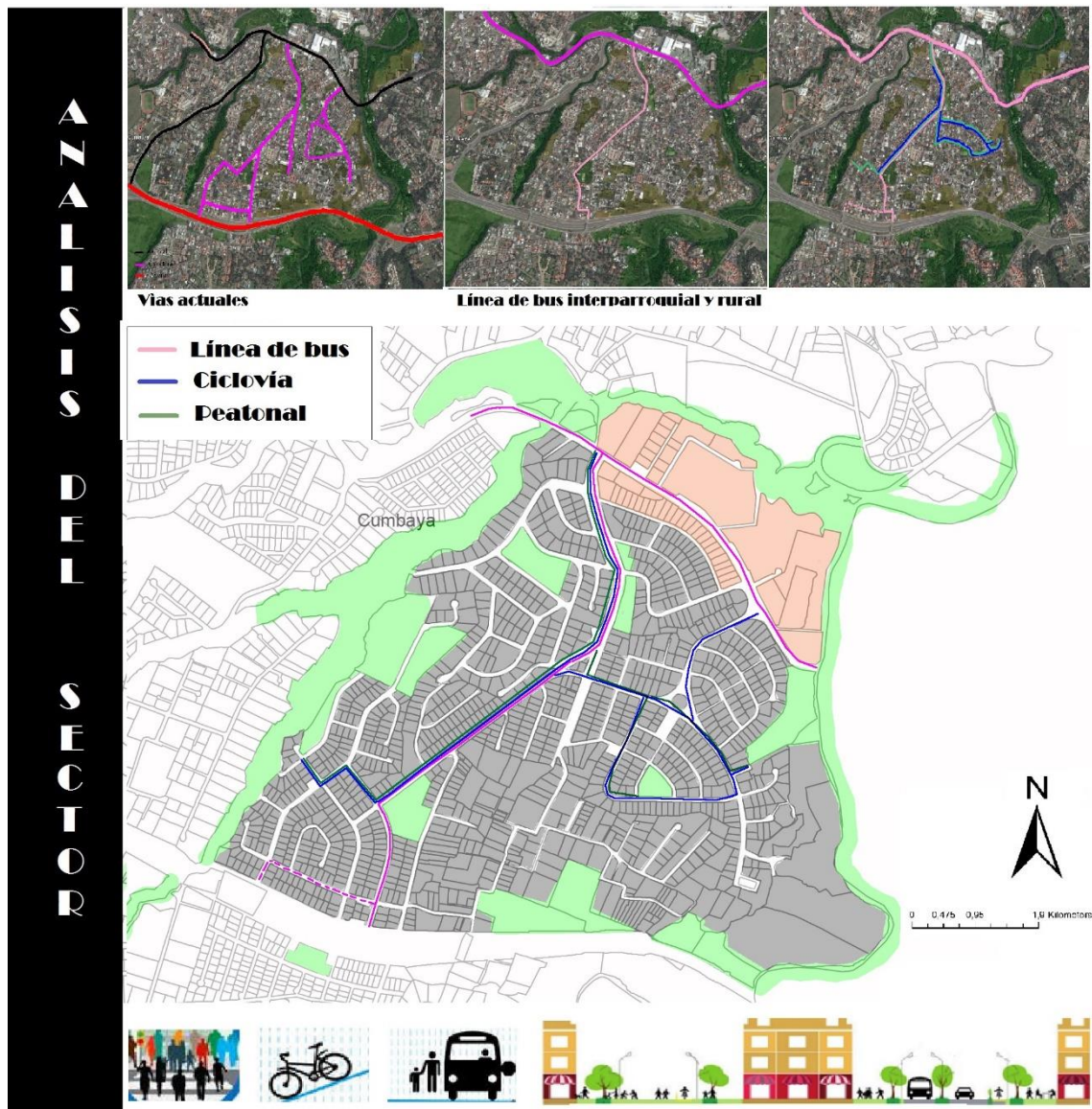


Imagen 61: Movilidad sector
Fuente: Google Earth y elaboración personal

En cuanto a la movilidad, en el sector ya se ha pensado en el automóvil con la creación de grandes avenidas (prolongación de la Av. Simón Bolívar, Intercambiador de La Granados, Ruta Viva) a más de los ingresos ya existentes, (Túnel Guayasamin, Av. Interoceánica, Guápulo, De las Palmeras en el Inca) y a pesar de ello la congestión vehicular continua por lo que es necesario pensar en los peatones, ciclistas, motorizados, y transporte público, como una forma diferente de alivianar el tráfico, para lo cual se plantea que el diseño de la estructura urbana para el barrio contemple la incorporación de paisajes accesibles que permita que los usuarios puedan realizar sus actividades cotidianas caminando lo que implica menos contaminación, ahorro de energía, promoción del deporte, genera vitalidad en las calles debido a que las persona las transitan, lo que aumenta el sentido de comunidad, e incentiva el uso y dotación de comercios, equipamientos, áreas verdes, espacio libre, bares, bulevares y servicios en

las calles. El objetivo es disminuir los recorridos y proporcionar de sentido al espacio público. El espacio del peatón ya no es el espacio residual que deja el automóvil, sino que se convierte en la prioridad de diseño del espacio público, tal como debe ser en una ciudad sostenible y vital.

En la ciudad el uso de la bicicleta es aislado y no está diseñado para esto, pero es necesario verlo como un medio de transporte sostenible, para lo cual se requiere infraestructura e interés por parte de las autoridades y ciudadanía para implantarlo. En el sector existe un recorrido en bicicleta que es más un eje turístico y de recreación que una forma de transporte. Estas alternativas a manera de ideas pequeñas necesitan ser implantadas al interior de Cumbayá como primera medida para que posteriormente se complemente con una red mucho más extensa que contemple a barrios aledaños y la ciudad. Tomando en cuenta que el transporte público desde la ciudad de Quito a Cumbayá es limitado ya que cuenta con una sola ruta desde la Estación de la Rio Coca y en el interior por la compañía Sotranor este servicio debe ser rápido y eficiente si quiere desplazar al auto como principal medio de transporte para ello se debe contar con recorridos directos y paradas concretas. Además si es posible se debe contemplar nuevas formas de transporte público.

5.3.3 Diversidad

Referente a la implantación de comercio y servicios en esta escala es necesario pensar en la posibilidad y tipo de actividades comerciales, que sean compatibles con la vivienda, para lo cual no es necesario un cambio sino la aplicación de la ordenanza referente al uso de suelo. La promoción de comercio en pequeña escala es necesaria en el sector, este a su vez debe estar asociada con la movilidad y con espacios públicos. Las actividades comerciales deben potencializarse en las avenidas y calles principales del sector.

Otro aspecto importante a tomar en cuenta en el análisis es el manejo de la seguridad, para lo cual es necesario preguntarse cuál es la entidad ya sea privada o del estado encargada de este tema, debido a que parte de la problemática de la proliferación de barrios cerrados con urbanizaciones cerradas, conjuntos habitacionales y espacios privado es este aspecto. Para lo cual es importante tomar en cuenta que estos elementos cerrados y aislados de la ciudad construida no han representado herramientas eficientes en el mejoramiento de la seguridad, sino que en muchos de los casos han incrementados los altos estándares de inseguridad. Para lo cual solo queda la unión de la comunidad en la creación de espacios informativos y educativos. La participación ciudadana es fundamental para crear sitios más seguros, ya que con ello se promueve la apropiación y pertenencia del espacio, lo que hace que la ciudad sea

más segura ya que con ello se promueve mayor uso, movimiento de flujos peatonales, vehiculares, etc.

La planificación y el diseño de espacios públicos deben estar orientado para hacer ciudades más seguras e inteligentes (smart cities), en las que se tome en cuenta iluminación, señalización, ubicación estratégica de zonas residenciales y comerciales. Una gestión eficiente de los recursos de la ciudad puede hacer que los beneficios se puedan ver a corto plazo.

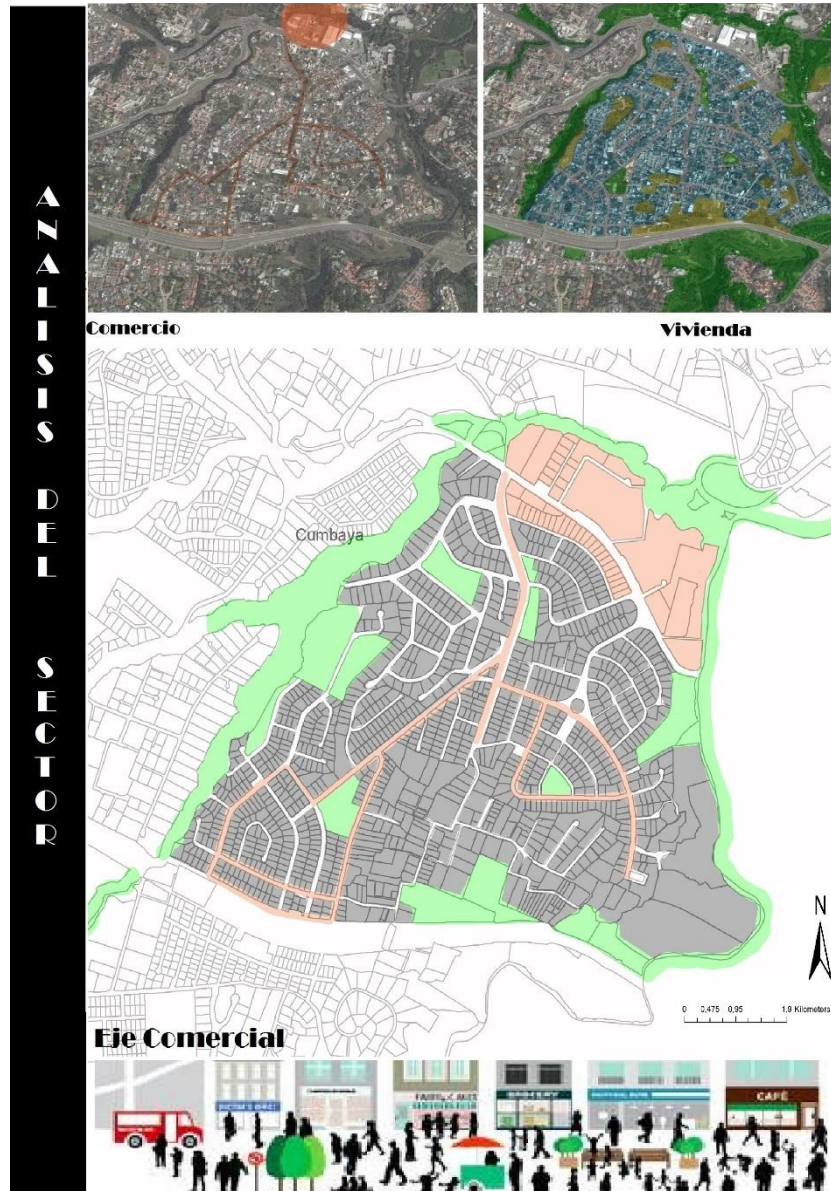


Imagen 62: Eje Comercial
Fuente: Google Earth y elaboración personal

CONCLUSIÓN

Es importante comprender que la arquitectura y el urbanismo ejercen una misión de conformación y articulación del espacio público, y está destinado para la gente y las diferentes actividades que se realizan en él, como expresa Gehl, (2014) en “Ciudades para la gente,” el cuidado de la vida urbana y de las personas en el espacio público debe jugar un rol central a la hora de planificar ciudades en todas las escalas: territorial, urbana, sectorial y vecinal.

6.1 Transformación del espacio público en privado y sus relaciones con la ciudad.

En el espacio público se pueden apreciar cualidades políticas, de disfrute y apropiación de la ciudad por parte de los ciudadanos y diferentes grupos sociales. Actualmente existen muchas formas de privatizar del espacio público que por lo general están asociados al crecimiento del miedo, la inseguridad y la violencia en las ciudades como también a profundos procesos de segregación y fragmentación urbana y social, lo que ha provocado un cambio en la conformación y características de la ciudad y sus espacios públicos. A este proceso de privatización hay que sumarle el excesivo incremento de la oferta inmobiliaria de conjuntos de vivienda cerrados y amurallados. Que han ocasionado el crecimiento de equipamientos alrededor, un centro comercial (mall), un parque temático, parque de diversiones, un centro deportivo, etc., son concebidos como espacios públicos a pesar de ser privados, las personas viven en viviendas unifamiliares que están dentro de urbanizaciones o conjuntos habitacionales “seguros”, con espacios públicos que son privados o exclusivos donde la característica principal son los “muros”. Son sitios diseñados para el uso del vehículo, que generan en el exterior calles oscuras e inseguras con excesivo tráfico en horas pico, los cuales se han convertido en focos de contaminación ambiental y auditiva, dichos complejos se encuentran dentro de centros poblados, pero por lo general y con cierta preferencia se ubican en la periferia de las ciudades.

Esta búsqueda por escapar del temor que se le tiene a la ciudad abierta, le otorga un papel predominante a los efectos provenientes de este. Aislarse de los peligros de lo público hace que este temor tome más fuerza. La tendencia actual por reproducir barrios cerrados es en el fondo una forma de limitación, debido a que no busca resolver el caos urbano, ni tampoco tiene la idea u objetivo de dejar una ciudad mejor y más habitable para las futuras generaciones, sino, que estos emprendimientos se caracterizan por ser una solución individual o familiar que acentúa el abandono del cual ha sido objeto la ciudad en los últimos años.

Antiguamente, el desarrollo en las ciudades Latinoamérica tenía ciertos patrones de crecimiento de la población, en el centro se asentaban los que tenían mayores posibilidades económicas y mejor calidad de vida y los pobres se ubicaban en las tierras periféricas alejadas y sin servicios básicos. Pero en los últimos años se puede apreciar una periferia en la que se mezclan y yuxtaponen barrios desiguales, unos de otros, tanto en nivel socioeconómico como en calidad de equipamientos e infraestructura, debido principalmente por el rápido proceso de crecimiento de la ciudad y la preferencia de la población por vivir en determinados sitios. En teoría las mezclas no son malas, lo negativo son las diferencias marcadas en el territorio, ya que existen asentamientos con varias necesidades habitacionales fuera del cerramiento y/o muro de los barrios cerrados elitistas, segregados, separados, a la par de estos, también existen barrios de viviendas estatales deshabitados, debido a su ubicación, accesibilidad y tipología.

Con respecto a que es lo que se privatiza en un barrio cerrado, aun esta poco claro, debido a que solo en ciertos casos la construcción de un barrio cerrado, una urbanización cerrada y conjunto habitacional se realiza un cambio en las características inicialmente privadas del terreno, por parte de la administración pública. En principio las urbanizaciones cerradas deben ser consideradas como unas áreas residenciales que contiene viviendas unifamiliares, edificios, donde el espacio público es cerrado y privado, caracterizados por la presencia de dispositivos de seguridad, muros, alambrados o rejas perimetrales, alarmas, cámaras, guardias de seguridad, donde el acceso vehicular y peatonal es restringido, en ellos se privatiza el uso de calles, plazas, parques y espacios de uso común como áreas verdes, estacionamiento, etc., los cuales son de propiedad colectiva dentro del perímetro de la urbanización.

En la urbanización cerrada las ventajas son seguridad, cámaras y guardias, calidad de vida, comodidad, tranquilidad y exclusividad. Las desventajas son costos elevados en pago de expensas, cuentan con un amplio repertorio de servicios con elevados costos, la cuantía de pago dependerá del número de instalaciones comunes, piscinas, canchas de tenis u otros servicios que requieran contratar personal tales como jardinería y vigilancia. Los barrios cerrados a menudo sirven de fronteras entre dos clases sociales, una clase alta y la otra baja, que generan segregación social, fragmentación, aislamiento y sentido de exclusividad. Por otra parte en la urbanización abierta las ventajas son mayor sociabilización entre los vecinos, acceso al transporte público, etc. Las desventajas son inseguridad, escases de puntos de recepción de basura, escases de acceso a los servicios básicos, transporte público, etc.

Estos conjuntos urbanos cerrados reservados a las clases económica altas son en una escala menor una reproducción de la ciudad actual en la cual predomina el individualismo por sobre la solidaridad, la vida en comunidad y el bien común. Por lo

que queda claro que estas externalidades son negativas para la sociedad debido a que existe una relación desigual al privatizar el espacio público que beneficia a unos pocos y que igual que todos los demás habitantes de la ciudad requieren de alguna forma los beneficios de la ciudad abierta y pública, lo que genera un profundo proceso de segregación social urbana que se agudiza con más frecuencia en las ciudades. Por tal motivo los barrios cerrados deben evolucionar y responder a más integración e inclusión social.

Es preciso pensar que el espacio público urbano es para toda la sociedad y no para los votantes, representantes, compradores, vendedores, etc., que son un grupo pequeño de esta. El tratamiento, intervenciones y localización de los espacios públicos en la ciudad pueden ser tan variados, como lo son sus diferentes barrios, un aspecto que posiblemente poseerán en común será la carencia de recursos económicos al momento de su ejecución y posterior mantenimiento. Por lo que es necesario buscar medidas sencillas, acciones pequeñas y formas simples de implantar los proyectos en el territorio, que requieran inversiones pequeñas pero que demanden de un mayor esfuerzo para impulsar acciones orientadas a mejorar el espacio público, por parte de los implicados como son; gobierno local, constructores, diseñadores y sobre todo la participación comunitaria de los eventuales consumidores. Estas acciones deben estar repartidas por la ciudad, deben generen oportunidad de acceder a esos espacios con igualdad de oportunidades. Además se deben cambiar los lineamientos de desarrollo urbano, desde el ámbito público y el privado, para impedir que se sigan reproduciendo estas diferentes clases de exclusiones y que se beneficie a un grupo más grande de la población.

6.2 Panorama de los barrios cerrados y sus espacios públicos- privados Quito - Cumbayá.

En la ciudad de Quito el efecto más evidente del proceso de movilidad urbana fue la creación de vivienda unifamiliar amurallada en urbanizaciones e inicia con la migración interurbana que causó el eventual abandono del Centro Histórico hacia la periferia a sectores como La Alameda, Larrea, La Mariscal, La Villaflora, etc., dicha migración se da principalmente por las clases altas y adineradas que van urbanizando antiguas haciendas y tierras productivas. Este proceso migratorio y de expansión de la ciudad se vuelve a presentar con el abandono de las clases pudientes de La Mariscal y sus alrededores hacia el norte de la urbe y los valles de Los Chillos, Cumbayá y Tumbaco, dicho crecimiento se da de manera desordenada, sin planificación, limitada por su topografía y por la modernización y desarrollo de la ciudad.

Este crecimiento acelerado, generado en parte por las políticas públicas emitidas por el Estado e Instituciones de Vivienda así como por el mercado inmobiliario residencial han ocasionado división social del espacio residencial con la presencia de clases económicas bajas en las periferias que se yuxtaponen con clases medias y medias alta al norte y clases populares al sur, estos barrios y otras divisiones territoriales están socialmente jerarquizados y han concebido una ciudad disfuncional, dispersa y segregada, debido principalmente a que las parroquias en la que vive la población son las que en las últimas décadas presentan el crecimiento poblacional más alto así por ejemplo se tiene El Condado, Calderón, Quitumbe, Turubamba, etc., ya que son las más apartadas del hipercentro, lo que crea importantes inconvenientes de movilidad, accesibilidad y deterioro de su calidad de vida. (Instituto de la Ciudad, 2015)

La ciudad que se está construyendo, desde la política pública y desde los sectores privados es una ciudad a la que no le interesa ser diversa, por el contrario es elitista y exclusiva, el capital actúa sobre la política pública, aspectos que son evidentes al momento del diseño del espacio público como calles y parques frente a los grandes centros de comercio. Por lo cual se debe decir que el diseño, la estructura y la forma de la ciudad desde la política urbana y el desarrollo inmobiliario no está concebida para un bien común, sino privado.

El proceso de crecimiento inmobiliario y la falta de planificación urbana en zonas periféricas de la ciudad y en las parroquias de Los Chillos, Cumbayá, Tumbaco y en menor cantidad en Nayón, en los últimos años ha sido un elemento predominante ya que han convertido a estos sectores en una zona de preferencia de localización de cierto grupo de la población de alto y medio alto nivel socioeconómico, para ubicar su residencia permanente. Es así que Cumbayá de zona rural del cantón Quito en los años setenta paso a ser una zona urbana que forma parte de Distrito Metropolitano. El crecimiento de las construcciones en esta zona fue paulatino y su máxima expresión corresponde al comienzo del nuevo siglo, proceso que hasta ahora no cesa. Es importante decir que los desarrollistas privados fueron eficaces a la hora de gestionar, diseñar y comercializar los emprendimientos inmobiliarios en el sector.

Producto de este crecimiento en Cumbayá se reproducen nuevas lógicas de fragmentación social, falta de sentido de comunidad, segregación social y espacial, en cuanto a distribución de equipamientos y densidades poblacionales, además se han creado nuevas formas de exclusión que se evidencia en barreras arquitectónicas, que han ayudado a que el valor del suelo aumente, además han transformado el normal funcionamiento del sector y ha cambiado las relaciones del centro con la periferia. En el sector son notables las diferencias existentes entre la población y sus usos.

De esta forma en el sector aparece el concepto de “barrio cerrado” en el que se puede apreciar la existencia de urbanizaciones y conjuntos habitacionales los cuales cuenta con espacios de uso comunal exclusivo y seguro para sus pocos residentes. A la par de este fenómeno inició la demanda de nuevos bienes de consumo y servicios, además se crearon grandes centros comerciales plurifuncionales, centros de recreación y deportes, centros de exposiciones, parques temáticos, grandes avenidas destinadas para el uso exclusivo de vehículos, parques cerrados, Instituciones educativas, etc., que son grandes centros de compra, recreación y servicios, que han impulsado el mercado inmobiliario, estos crecieron a lo largo de la Av. Interoceánica, anteriormente principal eje y de acceso hacia el sector, siguiendo intereses económicos privados, ya que no fueron diseñados apropiadamente, ni siguieron un plan u ordenanza. Dejando expuesta la falta de planificación por parte del sector privado y falta de control de la municipalidad, por lo que se puede decir que los modelos aplicados han ocasionado más problemas que soluciones. Uno de los resultados es la eventual despreocupación hacia la creación de espacios públicos exteriores de uso comunal.

En cuanto al espacio privado la población que vive en Cumbayá comprende y conoce la versión liberal de la vida en sociedad, pero desconoce, en su recorrido, el papel fundamental y específico del espacio público. Son pocos los proyectos relacionados con el espacio público destinados a la gente, que los haya desarrollado la Municipalidad. Es el sector privado el que ha promovido equipamientos relacionados con actividades de recreación y ocio, destinados a la gente, acentuando el concepto de espacio público-privado. Hay que dejar claro que dichas intervenciones favorecen a la ciudad y al sector, pero no dejan de ser equipamientos privados, de uso restringido y en ocasiones privilegiado que no benefician a la ciudad y sus habitantes en general. Por lo que la gestión del espacio público desde las autoridades locales debe implicar la creación del proyecto, su ejecución, financiamiento, operación, construcción, promoción y mantenimiento continuo que contengan varios modelos de gestión. Esto debe ir acompañado de las entidades del sector público, privado y de la participación organizada y coordinada de la comunidad aspectos que en el sector son muy deficitarios.

Es importante decir que al hablar de espacio público no se está hablando de un espacio que pertenece al estado (que en muchos de los casos es el principal proveedor), sino que se habla de un espacio de uso, interacción de toda la población por lo cual debe ser diseñado para satisfacer las necesidades de toda la población. Este tiene una dimensión social para lo cual es imperativa la participación ciudadana, del estado y del sector privado, para que en conjunto se edifiquen sitios de recreación frecuente que sean eficientes en los que se pueda leer, conversar, practicar deportes, y además sean

sitios libres y gratuitos en los que se desarrollen actividades y expresiones artísticas y culturales y de toda índole, que unan a los miembros de un barrio o de una comunidad, debe ser un espacio satisfactorio en los que se tome en cuenta puntos relacionados con la funcionalidad y seguridad y además tome en cuenta necesidades y aspiraciones tanto individuales como colectivas las cuales admitan instaurar, resguardar y desarrollar la comunicación sin segregación, con gestiones de transformación, adecuación e integración con el entorno construido y que garanticen su uso. (León & Naranjo, 2005)

Se debe tomar en cuenta que la ciudad que actualmente se está construyendo con cerramientos, muros, rejas, etc., va a perdurar para el futuro y no va ser tarea fácil cambiar la estructura urbana fragmentada que ha creado pequeñas islas en la ciudad. Para lograr que la ciudad mitigue su crecimiento hacia la periferia, prolifere la creación de barrios cerrados que tienen como uno de sus resultados cerrar los pocos espacios públicos existentes alrededor de estos, es necesario repensar la ciudad desde el espacio público ya que este promueve integración entra la población, mayor uso, apropiación y seguridad de estos espacios, además de incremento de la plusvalía, etc., en sectores deprimidos.

Otro aspecto importante a tomar en cuenta en el sector son los actuales problemas en la movilidad, que son el resultado de crear ciudades basadas en la “solución” que suponía el automóvil para trasladarse. Resultado de esto Cumbayá es uno de los puntos más contaminados y con mayor flujo de vehículos de la ciudad (se estima que en el sector cada familia posee al menos 2 vehículos), debido a que gran parte de la población (estudiantes, trabajadores, profesionales, etc.) se trasladan desde y hacia Quito en automóvil. (El Comercio, 2016) Alrededor de grandes avenidas se han creado centros comerciales, urbanizaciones y conjuntos habitacionales lo que ha ocasionada que se reduzca el espacio público y que usuarios, peatones y ciclistas no sean tomados en cuenta.

La implantación de equipamientos e infraestructura cercanos y de escala urbana suelen generar nuevas actividades comerciales, residenciales, negocios, etc., ejemplo de esto es la nueva ruta hacia el Aeropuerto (Ruta Viva), alrededor de la cual se está iniciando nuevamente un proceso de crecimiento urbano, debido a que el sector inmobiliario está tomando partido con la creación de nuevos equipamientos principalmente residenciales y en el que se evidencia falta de proyección por parte de la municipalidad. Si se sigue pensando, planificando y gastando en obras con la misma lógica del automóvil, la ciudad seguirá creciendo incontroladamente.

6.2.1 Una mirada desde las Políticas Públicas

Otro punto importante de abordar es el papel de la municipalidad ya que las políticas públicas tienen un papel importante tanto en la creación de barrios cerrados, como en su proliferación. Si no se crean leyes más equitativas para los diferentes grupos sociales, estos barrios se seguirán incrementando y con ello la extensión de la ciudad y el requerimiento por nuevos servicios, por ejemplo Nayón y Tumbaco poblados rurales agrícolas en el pasado igual que Cumbayá son los nuevos sitios requeridos por los inmobiliarios debido a la creación de equipamientos e infraestructura urbana nueva en sus cercanías (Ruta Viva, Aeropuerto de Quito). Es imperativo que el municipio no solo en Cumbayá sino en todas las áreas periurbanas del DMQ, evite la difusión indirecta de barrios, conjuntos y equipamientos cerrados y aislados y con ellos la carencia de espacio público, comunitarios y áreas verdes extramuros, y que en su lugar propicie la creación de normas, políticas pública, ordenanzas o planes integrales y específicos como se ha planteado en distintos barrios de la ciudad de Quito, con lo cual se frene la acelerada transformación de la economía, movilidad, accesibilidad, etc., y que además controlen y regulen el uso de suelo y el desarrollo de áreas suburbanas para que se realicen de una manera mucho más abierta, ya que muchos espacios públicos alrededor de estos barrios como parques, calles, etc., que se encuentran en manos de urbanizaciones deberían ser de uso público o manejados para que lo sean, lamentablemente pesan más los intereses privados que los públicos.

En el Plan 1973 para Quito se planteaba como alternativa para evitar el crecimiento físico futuro de la ciudad, la ocupación de las áreas vacantes disponibles del marco del área edificada, especialmente en la parte norte. (AMQ, 1973) Esto evidentemente no se llevó a cabo, porque aun ahora existe esta posibilidad de usar áreas vacantes que existen en los sectores desarrollados tanto al centro como al norte y con un eventual crecimiento hacia el sur de la urbe. Estas áreas vacantes existentes dentro de la urbe deberían ser suficiente para satisfacer la carencia de suelo para construir y quizá con su utilización se podría contener los límites urbanos y consolidar y abrir los barrios cerrados, para lo cual sería necesario usar estrategias que incentiven la utilización y rehabilitación de lotes vacantes, auspiciar mayores densidades, integración social y usos mixtos mediante incentivos y programas, y de esta forma evitar que la ciudad se siga expandiendo hacia la periferia y los valles, con los altos costos que esto implica en la inversión de vialidad, infraestructura, etc., para las autoridades locales. Con su proliferación se siguen incrementando las desigualdades sociales en la ciudad. Un punto importante para lograr esto es que los habitantes se den cuenta que también se puede vivir mejor en la ciudad compacta, abierta, conectada y con múltiples centralidades y

que además en esta el negocio inmobiliarios tiene más beneficios por la diversidad de productos que se ofrecen a su alrededor. Otro punto con el cual se puede evitar la proliferación de barrios cerrados es el papel que puede desempeñar el Estado en la creación de vivienda pública abierta y con altos estándares de calidad estética, constructiva, etc., que represente un referente y buen ejemplo de arquitectura y urbanismo sostenible, incluyente que fomente la unión social y la equidad.

Los gobiernos locales pueden hacer que las ciudades dirijan su crecimiento y desarrollo urbano de una forma diferente, esto se puede lograr mediante la imposición de cargas, impuestos u obligaciones urbanísticas legales como la “donación obligatoria de terreno para usos públicos y el establecimiento de límites a la edificación”, (SIMO Consulting, 2014, pág. 27) además de la sobretasa de impuesto predial a predios urbanos baldíos que se encuentren inutilizados o subutilizados incentivando de esta forma el mejor uso de los predios, impuesto a la plusvalía generada por intervenciones y mejoras en el entorno urbano, contribuciones de mejoras y por aumento de valor de suelo para evitar su especulación, los dos últimos ya existentes en el contexto de la ciudad de Quito, pero hace falta que se invierta en espacio público. Además de normas urbanísticas de menor escala que estimulen desarrollos mucho más densos con usos mixtos en los barrios. Los desarrolladores inmobiliarios conjuntamente con la comunidad debe propiciar la existencia de bloques con fachadas con acabados más amables y decoradas para de esta forma evitar retrocesos y muros. (SIMO Consulting, 2014)

Desde el punto de vista de la movilidad también son muchos los aspectos que la Administración Municipal debe tomar en cuenta al momento de implantar un plan vial. Es necesario pensar en las distancias de traslado de la gente ya sea por negocio, trabajo, estudio u ocio, la falta de transporte público de calidad, nuevas modalidades de peatonalización y recuperación de los espacios públicos existentes tales como plazuelas, zonas recoletas, espacios centrales en los bulevares, bordes urbanos, bordes de espacios viales y creación de nuevos espacios públicos, etc. Además se deben fijar criterios para lograr diseños integradores en temas de circulación, señalización, forestación, nomenclatura, discapacidad, tratamiento de bordes y fachadas, mobiliario, etc.

La privatización y/o apropiación de los espacios públicos por parte de urbanizaciones debe ser manejada con ciertas políticas públicas y de uso de suelo que eviten esta práctica. Es importante comprender que las mezclas, lo aleatorio, lo azaroso correctamente planificadas e implantados en el territorio generan que haya más ciudad. (Navarro, 2010) Y no pasara mucho tiempo para que este sector del valle colapse por la presencia de grandes urbanizaciones, tráfico, contaminación ambiental, etc.

Las políticas públicas deben ser eficientes, además es necesario que se creen buenos ejemplos urbanos y arquitectónicos que incentiven a los desarrolladores e inversores privados a replicarlos en sus prototipos de modelos residenciales cerrados y paulatinamente diseñen los espacios públicos perimetrales con igual cuidado de las áreas interiores, también los profesionales y la academia necesitan sensibilizarse en un mejor conocimiento y gestión del espacio público ya que por lo general están implicados en el planeamiento, proyecto, construcción, accesibilidad y rehabilitación del espacio urbano, por otra parte los ciudadanos que residen en estos deben ser responsables del manejo de sus fachadas, con cerramientos un poco más amables y no tan excluyentes y que formen parte del espacio urbano, lo que significa un trabajo conjunto entre profesionales de todas las ramas involucrados en el diseño de la ciudad. Los inversionistas privados pueden hacer que el desarrollo del sector sea más amigable y que no se repita en otros sectores de la ciudad. La participación de los habitantes, especialmente en lo referido a espacios verdes funcionales públicos, debe estar establecida por sus reales necesidades, como también debe estar orientada hacia la búsqueda de diseños apropiados, y la construcción, mantención y administración de ellos.

6.3 Puntos Finales

Mauricio García Villegas en su libro “El orden de la libertad” nos muestra su “preocupación por la coordinación”, en el cual aborda varias temáticas, mostrando desde el inicio de tal libro el origen y la evolución de nuestra forma de actuar e interactuar hacia los demás. Expresa que nuestra formación o quizá naturaleza hace de nosotros lo que somos como ciudadanos y como sociedad y que a pesar de padecer diferentes calamidades naturales, políticas, etc., las más importante parecen ser las relativas a la cultura y el incumplimiento de las reglas básicas de coordinación y autorregulación, lo cual define como nos manifestamos, respetamos, vemos e interactuamos frente al sentido de propiedad, sobre lo que el autor expresa que es un derecho ilimitado, ya que ha restringido varios puntos entre ellos la planeación urbana, lo cual ha producido pueblos y ciudades, caóticos donde todo incluyendo la movilidad, la seguridad, el turismo, etc., resultan difícil de lograr.

Todo se resume en que la sociedad y/o comunidad tiene una marcada falta de aprecio por todo lo que significa lo público y que además desarrolla una tendencia a convertirlo en privado, lo cual permite el uso y el abuso de estos y casi siempre está asociado con problemas relacionados con la sociedad. Un barrio, pueblo o ciudad necesita tener símbolos que identifiquen a su pobladores con el lugar, su carencia hace que exista y se intensifique el menosprecio por lo público. Antes en la mayoría de las

ciudades latinoamericanas la plaza (espacio público) gozaba de gran importancia y popularidad, era un espacio esencial para la administración del gobierno y la iglesia además de un símbolo de cohesión social. Otro punto importante entre la transición de lo público (calles, parques) y lo privado (casas, edificios) es la acera, la cual muestra la interrelación de sus ciudadanos con su pueblo o ciudad. Actualmente no tenemos símbolos sino centros comerciales, espacios cerrados y privados, las aceras están rodeadas de muros y cerramientos, los espacios públicos (parques, canchas, etc.) cerrados.

Por todo lo expuesto es importante decir que el espacio público de calidad crea mejores ciudadanos, por lo cual es necesario crear e incentivar en la gente el aprecio por lo público, generar confianza ciudadana construyendo grandes aceras, parques, equipamiento con propósitos públicos, bibliotecas públicas, edificios solemnes en donde los habitantes se vean reflejados. Para lo cual la participación de las instituciones públicas, sector privado e inmobiliario y de la comunidad es importante.

“No hay que esperar a que pasen los siglos para empezar a hablar de una tradición urbanística o arquitectónica; de eso se puede empezar a hablar al día siguiente de la fundación de un pueblo.” (García Villegas, 2017, Pg. 209 y 210)

El análisis de Cumbayá nos lleva a concluir que en los últimos años se han manejado ciertos parámetros de diseño urbano especialmente orientados al uso residencial lo que ha ocasionado que también proliferen equipamientos relacionados con el ocio y el consumo. La problemática radica en que estas actividades han dejado a un grupo de la población extramuros, con barrios cerrados rodeados de grandes muros, cerramientos, cercas, etc., con espacios público deficitarios y en varios sectores carentes, aceras y calles cerradas y destinadas al uso exclusivo del vehículo, tráfico en horas pico, sectores con exceso de contaminación ambiental y carencia de actividad comercial a escala barrial lo que ha evitado el encuentro comunitario fuera de los muros. Por lo cual se aborda y concluye el presente trabajo de tesis con una idea hacia la producción de diseño urbano planteado a manera de diagramas el cual se desarrollaría en tres escalas la primera; es la conexión del sector de estudio con la ciudad de Quito, además de la continuación y prolongación de áreas verde y principales accesos vehiculares; en la segunda escala se contemplaría al sector de Cumbayá y la conexión de centros de negocios, en los cuales el principal atractivo serán los espacios públicos su conexión entre ellos y los espacios ya existentes, con la creación de nuevos; en la tercera escala se analizaría los dos principales ejes viales como son la Av. Interoceánica y la Ruta Viva, además de los equipamientos existentes y los posibles sitios de implantación de nuevos y mejorados espacios públicos, equipamientos e infraestructura en los barrios Rojas y La Primavera.

En las tres escalas se debe tomar en cuenta que cualquier cambio en la legislación municipal que se pueda plantear deberá estar sujeto a un plan urbano el cual debe recoger, orientar, definir y articular políticas públicas y criterios con reglas claras. Esta normativa municipal debe además ser una guía de criterios técnicos, teórico y prácticos la cual debe ser clara, completa y actualizada en aspectos tan simples como el diseño geométrico, las soluciones constructivas, los materiales y sus tecnologías de ejecución, su mantenimiento, costos y conservación.

Dado que Cumbayá es un sector carente de espacio público, a pesar de que existen varias áreas verdes naturales, (quebradas, Río Machangara y Río San Pedro), son los espacios privados como centros comerciales, centros de negocios, etc., los han ganado la partida, por lo cual la propuesta urbana a escala de ciudad contemplaría la creación de una red espacios públicos, equipamientos y áreas verdes interconectados con los demás usos, de forma integrada, funcional y segura que revalorice la importancia y singularidad del sector, con principios colectivos y procurando que recupere el protagonismo y liderazgo para conformar un paisaje urbano con calidad estética y técnica preponderante sobre el espacio privado y que además tome en cuenta las necesidades de la población del sector, sus visitantes y población rotante, de esta manera se generaría un sector mucho más heterogéneo con distintos usos y población. Es importante no dejar de lado las nuevas infraestructuras que actualmente se están generando alrededor del Aeropuerto de Quito e interconectarlas con los nuevos y antiguos usos del sector, a través del eje vial Ruta Viva. Cuando se estructure de forma más ordenada y equitativa el espacio público se constituirá en el soporte de la estructura urbana, lo que acrecentara su rol integrador, con actividades comerciales, sociales y culturales.

Se debe tomar en cuenta que para los barrios cerrados existentes, quizás sea un poco tarde, por lo que es importante que cualquier planteamiento con respecto a estos esté orientada hacia la creación de espacios públicos abiertos que formen parte la red urbana propuesta, que contemple la recreación, contacto social, inclusión y mezclas en toda la ciudad y no solo a un sector específico, así como el bienestar y la seguridad de todos los habitantes, y no solo de unos pocos.

En el análisis de los sectores específicos delimitados por los barrios Rojas y La Primavera y los ejes transversales de la Av. Interoceánica y Ruta Viva, se puede observar las marcadas diferencias en el territorio, lo que ha generado una trama desigual en los barrios, ocasionada por la forma de implantación de vivienda y dando como resultado carencia de espacio público que es una constante en los dos barrios, no existe sitios de reunión de la comunidad (áreas verdes, canchas, parques, etc.), por lo que la propuesta en el sector se centra en intentar prolongar los pocos espacios públicos existentes con

una red urbana, además de propiciar nuevos espacios para el ocio y recreación. En cuanto a las actividades comerciales que son limitadas en el sector se propone integrarlas con la vivienda a escala barrial, ya que en la Av. Interoceánica existen comercios a una escala más amplia (Centros de negocios, Centro Scala Shopping, Hospital de Los Valles, etc.), con respecto a la Ruta Viva es necesario propiciar ejes de conexión vial directa desde y hacia el barrio y además con el Aeropuerto. La idea principal se articula mediante la apertura hacia una vocación mucho más pública que puedan lograr, a través de porosidades en distinto grado, los espacios públicos, la infraestructura y los equipamientos, maniobrando una trama urbana que tienda a la conformación de redes en las tres escalas de intervención sugeridas en el modelo de intervención del presente trabajo de investigación.

Todas las propuestas planteadas son ambiciosas la ciudad, Cumbayá y sus espacios públicos tienen derecho a ser de los ciudadanos a abrirse al público a ser parte de un conjunto en el que las diferentes actividades ya sean residenciales, comerciales o de negocios formen parte de una red en la que toda la comunidad pueda convivir, dejando de lado barreras arquitectónicas.

BIBLIOGRAFÍA

- Achig, L. (1983). *El proceso urbano de Quito*. Quito: Tercer Mundo. Obtenido de <http://www.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/43021.pdf>
- Allard, P. (4 de 04 de 2014). *Segregación Urbana*. Recuperado el 19 de 04 de 2017, de Casiopea: http://wiki.ead.pucv.cl/index.php/Segregaci%C3%B3n_Urbana
- AMQ. (1973). *Quito y su área metropolitana. Plan Director 1973-1993*. Quito: AMQ.
- Angotti, T. (2012). Nueva York: espacio público de la ciudad. *Dialnet*, 157-162.
- Arch daily. (02 de 2014). *SCAD Museum of Art/ Sottile& Sottile and Lord Aeck Sargent, in association with Dawson Architects*. Obtenido de Arch daily.: <http://www.archdaily.com/475473/scad-museum-of-art-sottile-and-sottile-lord-aeck-dawson-architects>
- Arizaga, M. C. (2000). Murallas y barrios cerrados. *Aportes*, 23-32.
- Arquitectos, S. C. (s.f.). *Proyecto renovar*. Recuperado el 13 de 01 de 2018, de Diagnóstico General/ La ruptura de la trama urbana: http://www.publicacionessca.net/rehabitar1/index.php?option=com_content&view=article&id=114&Itemid=92
- Asociación de peatones de Quito. (s.f.). *Asociación de peatones de Quito*. Obtenido de EL MITO, QUITO YA NO TIENE A DONDE CRECER: http://www.peatones.org/index.php?option=com_content&view=article&id=194:el-mito-quito-ya-no-tiene-a-donde-crecer&catid=61:articulos-de-interes&Itemid=83
- Ayuntamiento de Barcelona. (2005). *22@Barcelona*. El distrito de la innovación. *22@Barcelona*, 26. Recuperado el 18 de 10 de 2017, de http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus/contenidos/informacion/2008ponencias_euskalhiria/es_ponencia/adjuntos/plan22barcelona.pdf
- Balarezo, C. (2015). *La incidencia de la inseguridad en la segregación a micro escala: la respuesta de la clase media a los problemas de violencia y delincuencia en la ciudad de Quito*. Quito: FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES SEDE ECUADOR.
- Bazant, J. (1983). *Manual de criterios de Diseño Urbano*. Mexico: Editorial Trillas.
- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza Editorial.
- Borja, J., & Muxi, Z. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona.
- Caldeira, T. (2007). *Ciudad de muros*. Barcelona: Gedisa.
- Carrión, F., & Erazo, J. (01 de agosto de 2013). *La forma urbana de Quito: una historia de centros y periferias*. doi:DOI : 10.4000/bifea.361
- Carrión, F. (2007). Espacio público: Punto de partida para la alteridad. *FLACSO- Alteridad*, 1-27.

- Castillo, G. (2013). *Indicadores ambientales de espacio público en Bogotá*. Barcelona: Universidad Politécnica de Catalunya. Obtenido de <http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/20822/Mem%20F2ria%20-%20Ginna%20Alexandra%20CASTILLO.pdf;jsessionid=293DB741CEE161551D136430C40BC21B?sequence=1>
- Chang, G. (2017). *Tendencia del mercado de la construcción en Quito-Ecuador*. Barcelona: Universitat Politécnica de Catalunya.
- Choren, S. (s.f.). *Segregación Urbana*. Obtenido de <http://www.cricyt.edu.ar/enciclopedia/terminos/SegreUrb.htm>
- Cifuentes, C. (Agosto de 2009). La planificación de las áreas patrimoniales de Quito. *Redalyc.org*, 101-104. Recuperado el 27 de 06 de 2017, de <http://www.redalyc.org/html/1151/115112534009/>
- Comercio, E. (17 de 07 de 2016). Un punto de Cumbayá está entre los más contaminados. *El Comercio*. Obtenido de El Comercio: <http://www.elcomercio.com/actualidad/punto-cumbaya-contaminados-quito.html>
- De Maximy, R. (1984). Contribución al estudio de los barrios de Quito La Mariscal Sucre. *Quito aspectos geograficos de su dinamismo*, 59-73. Recuperado el 27 de 04 de 2017, de http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/pleins_textes_7/carton01/24048.pdf
- Demajo, L. (2011). Barrios cerrados en ciudades latinoamericanas. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales.*, 151-150.
- Denmark. (s.f.). *Cultura ciclista Danesa*. Obtenido de Denmark: <http://denmark.dk/es/vida-ecologica/cultura-ciclista-danesa/>
- DMQ. (2010). *Ordenanza Metropolitana N° 0255*. Quito: DMQ. Recuperado el 06 de 07 de 2017, de http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20A%C3%91OS%20ANTERIORES/ORDM-255%20-%20REGIMEN%20DE%20SUELO.pdf
- DMQ. (2012). *Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022*. Quito. Obtenido de http://sthv.quito.gob.ec/planes/pmot_vc.pdf
- DMQ. (2015). *Ordenanza Metropolitana N° 0127*. Quito: DMQ.
- Durán, G. (2015). La fragmentación urbana a través de la discontinuidad morfológica. San Luis Potosí, México: Universidad de Sn Luis Potosí. Obtenido de <http://evirtual.uaslp.mx/Habitat/innobitat01/BAF/15125/LA%20FRAGMENTACION%20URBANA%20A%20TRAVES%20DE%20LA%20DISCONTINUIDAD%20MORFOLOGICA%20EN%20EL%20AMSLP.pdf>

- Ekosnegocios. (s/n). Trayectoria del sector en la historia del Ecuador. *Sector Inmobiliario*, 14-31.
- El Comercio. (09 de 11 de 2014). *Algarrobos, un parque ecológico para Tumbaco y Cumbayá*. Recuperado el 14 de 06 de 2017, de El Comercio: <http://www.elcomercio.com/actualidad/algarrobos-parque-ecologico-tumbaco-cumbaya.html>
- El Comercio. (12 de 12 de 2014). *La vivienda se activa en el vale con la Ruta Viva*. Obtenido de El Comercio: <http://www.elcomercio.com/construir/vivienda-valle-rutaviva-construccion-quito.html>
- El Comercio. (23 de 06 de 2016). Las ventas inmobiliarias cayeron hasta el 60%. *El Comercio*. Recuperado el 12 de 07 de 2017, de <http://www.elcomercio.com/actualidad/ventas-inmobiliarias-iva-impuestos-construcciones.html>
- El Comercio. (17 de 07 de 2016). Un punto de Cumbayá está entre los más contaminados. *El Comercio*. Obtenido de El Comercio: <http://www.elcomercio.com/actualidad/punto-cumbaya-contaminados-quito.html>
- El Telégrafo. (01 de 02 de 2014). *El espacio público crece en las parroquias rurales*. Obtenido de El Telégrafo: <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/quito/11/el-espacio-publico-crece-en-las-parroquias-rurales>
- El Telegrafo. (27 de 05 de 2015). La Ruta Viva afecta la plusvalía en Quito. *El Telegrafo*. Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/la-ruta-viva-afecta-la-plusvalia-en-quito>
- Empresa de Desarrollo Urbano de Quito, & innovar.uio. (2009). *Fortalecimiento de centralidades urbanas de Quito*. Quito: Ediciones TRAMA 2009.
- Fernández, M. (01 de 02 de 2012). *El secreto oculto de Melbourne: sus callejones*. Obtenido de Yorokobu Take a walk on the slow side.: <http://www.yorokobu.es/el-secreto-oculto-de-melbourne-sus-callejones/>
- GAD Tumbaco. (s.f.). *El Chaquiñan*. Obtenido de GAD Tumbaco: <http://www.tumbaco.gob.ec/web/turismo/lugares-que-visitar/el-chaquinan>
- Galina, N. (2011). *PROCESO DE DESARROLLO URBANO DE LA PARROQUIA DE CUMBAYÁ*. Quito: . FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES SEDE ECUADOR.
- García Villegas, M. (2017). *El Orden de la libertad* (Primera ed.). Bogotá, Colombia: Ediciones Fondo de Cultura económica. Recuperado el 27 de 11 de 2017
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la Gente*. Buenos Aires: Infinito.
- Gobierno Autónomo Descentralizado de Cumbayá. (s.f.). *Gobierno Autónomo Descentralizado de Cumbayá*. Obtenido de

- <http://www.gadcumbaya.gob.ec/inicio/index.php/gadpr/2015-08-18-17-44-55/11-cumbaya>.
- Gobierno de Pichincha. (2012). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Parroquia Cumbayá 2012- 2025*. Quito- Cumbayá: Gobierno Autónomo Descentralizado de Cumbayá.
- Hernández, A. (2000). Barrios y equipamientos públicos, esencia del proyecto democrático de la ciudad. *Documentación Social* 199, 79-93. Recuperado el 15 de 04 de 2017, de http://oa.upm.es/14232/1/2000_Agust%C3%ADn_Hernandez_Documentacion_social_119_Barrios_y_Equipamientos_Publicos.pdf
- Historia Miselánea Cumbayá. (1 de 11 de 2016). *Cumbaya Documental*. Obtenido de Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=7pwgQI9eCN4>
- Instituto de la Ciudad. (8 de Abril de 2015). *Dispersión Urbana, centralidades y compacidad en el DMQ*. Obtenido de Instituto de la Ciudad/ Quito: <http://institutodelaciudad.com.ec/investigaciones-en-curso/compacidad-y-ordenamiento-territorial/35-dispersion-urbana-centralidades-y-compacidad-en-el-dmq.html>
- Intituto de la ciudad. (2013). *Sistemas Rurales-urbanos en el DMQ*. Quito: Gráficas Ayerve C.A. Recuperado el 23 de 04 de 2017, de <file:///C:/Users/Inspiron/Documents/CATOLICA/tesis/sistemasurbanorurales.pdf>
- ITDP, & GEHL ARCHITECTS. (s.f.). Nuestras ciudades, nuestro futuro. Principios del Transporte en la vida urbana. Obtenido de <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Binder1.pdf>
- León, X., & Naranjo, A. (2005). *Quito: ¿Es el espacio público cada vez mas privado?* Quito: CIUDAD, Centro de Investigaciones. Obtenido de <http://biblioteca.clacso.edu.ar/Ecuador/ciudad/20121023095702/vega.pdf>
- López, C., & Rojas, R. (2016). Movilidad Residencial de la élites pasado y presente de la élite quiteña. *Contested cities*, 1-11. Recuperado el 20 de 04 de 2017
- Lynch, K. (2009). *The Image of the City*. Barcelona: Dustavo Gili, SL.
- Martí, M., Durán, G., & Marulanda, A. (30 de 09 de 2016). Entre la movilidad social y el desplazamiento. Una aproximación cuantitativa a la gentrificación en Quito. *Revista INVI*, 31(88), 131-160. Recuperado el 22 de 04 de 2017, de Revista INVI: <http://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/1092/1316#footnote-689-31>
- Martínez, C. (1 de 08 de 2016). *Plataforma Urbana*. Obtenido de 5 consejos de diseño urbano elaborados por el arquitecto Jan Gehl:

- <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/08/01/5-consejos-de-diseno-urbano-elaborados-por-el-arquitecto-jan-gehl/>
- Mena, A. (2006). LAS NUEVAS CENTRALIDADES URBANAS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO. *Centro Panamericano de Estudios e Investigaciones Geográficas. (CEPEIGE)*, 1-26. Obtenido de <http://www.cepeige.org/Revista/CENTRALIDADES%20URBANAS%20DMQ.pdf>
- Mutualista Pichincha. (29 de septiembre de 2014). *Valle de Cumbayá y Tumbaco*. Obtenido de Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=Wz1FbVtxoJc>
- Navarro, J. (21 de 11 de 2010). *La Voz*. Obtenido de El desafío de los barrios cerrados: <http://www.lavoz.com.ar/cordoba/el-desafio-de-los-barrios-cerrados>
- Ospina, Ó. (2010). *DOLARIZACIÓN Y DESARROLLO URBANO. DE MERCADO DE VIVIENDA NUEVA EN QUITO*. Quito: Ediciones Abya-Yala.
- Perahia, R. (2007). *Las Ciudades y su Espacio Público*. Universidad de Buenos Aires.
- Plataforma Urbana. (18 de 04 de 2006). *Estrategias de Renovación Urbana: 22 @Barcelona*. Obtenido de Plataforma Urbana: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2006/04/18/estrategias-de-renovacion-urbana-22barcelona/>
- Ponce, A. (2011). *La Mariscal. Historia de un Barrio Moderno en Quito en el S. XX*. Quito: SOHO Diseño. Recuperado el 27 de 04 de 2017, de http://www.patrimonio.quito.gob.ec/images/libros/2013/La_Mariscal.pdf
- Rizzo, P. (2-7 de 05 de 2010). EL ROL DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN LOS BARRIOS SUBURBANOS DE LA CIUDAD DE MENDOZA. (U. d. Aires, Ed.) *La planificación territorial y el urbanismo desde el diálogo y la participación. Actas del XI Coloquio Internacional de Geocrítica*. Obtenido de http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo_bkp/geocritica2010/620.htm
- Roitman, S. (01 de Agosto de 2003). Barrios Cerrados y segregación social urbana. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, VII(146(118))*. Obtenido de [http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(118\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(118).htm)
- Roitman, S. (2004). Urbanizaciones cerradas: estado de la cuestión hoy y propuesta teórica. *Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal*, 5-19. Obtenido de <http://www.redalyc.org/pdf/300/30003201.pdf>
- Rojo, F. (2015). Transformaciones urbanas vinculadas a barrios cerrados. *Revista Colombiana de Geografía*, 121-133.
- Rukmana, D. (12 de Febrero de 2007). *Urban Planning in Savannah: Past and Present*. Obtenido de Urban studies in Savannah:

<http://savannahurbanstudies.blogspot.com/2007/02/urban-planning-in-savannah-past-and.html>

Segovia, O. (2007). *Espacios públicos urbanos y construcción social- hacia un ejercicio de ciudadanía*. Santiago de Chile.: Ediciones SUR. Obtenido de http://www.elagora.org.ar/site/documentos/Espacios_publicos_y_construccion_social.pdf

SIMO Consulting. (2014). *Mexico Compacto*. Mexico: La Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión. Obtenido de http://fundacionidea.org.mx/assets/files/MexicoCompacto_Senado_IDEA_SIMO.pdf

Stang, I. (2014). La Nueva York peatonal. *Bifurcaciones*. Obtenido de <http://www.bifurcaciones.cl/2014/12/stang/>

ANEXO

Anexo 1

Historia y desarrollo de la parroquia Cumbayá

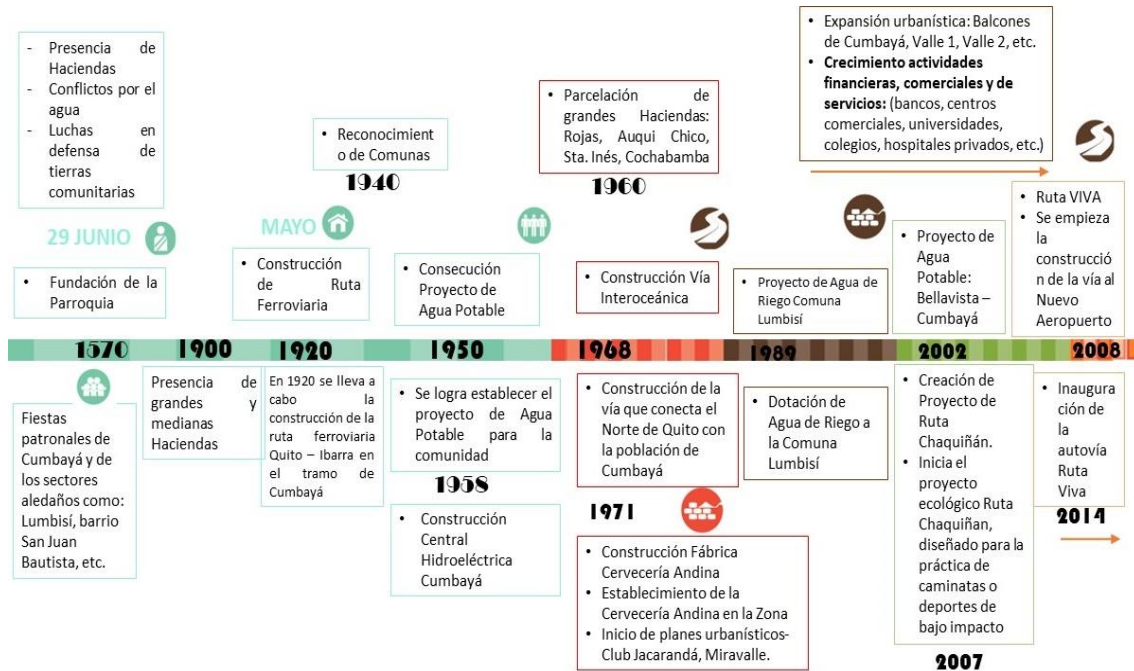


Imagen: Hitos históricos de la parroquia

Fuente: Información obtenida de la Actualización del Plan de Ordenamiento Territorial de la Parroquia de Cumbayá, Elaboración Personal

Cumbayá fue fundada el 29 de junio de 1571 y forma parte del Valle de Tumbaco, su nombre en lengua Quechua quiere decir “Tierra de guabas”, pero existen varias versiones del origen del nombre, una de estas proviene del quechua “Cumba” que quiere decir compañero y “ya” que significa “sí”, todo da como resultado “si compañero”, otra versión más simple es la del Jumbo llamado “Cumba” que se casó con una mujer llamada “Ya” y juntos formaron “Cumbayá”. (Historia Miselánea Cumbayá, 2016)

Cumbayá era una población rural pequeña relativamente apartada de la ciudad, donde llegaron a vivir personajes importantes dentro del Cabildo de Quito, en el sector se podían observar potreros con pequeñas casas de adobe, una pequeña iglesia, escasas tiendas y existían algunas calles carrozables, un parque central con el poblado alrededor.

Paulatinamente se va poblando, dando inicio a la formación de haciendas y estancias, algunas de las principales haciendas fueron La Hacienda Grande de Cumbayá, Rojas y Santa Lucía que fueron las más extensas; Auqui Chico, Auqui Grande y Pinsha un poco más pequeñas y las quintas San Antonio, San Marcos y La Praga, etc., que eran considerado como sitios para gozar de las virtudes de la ruralidad,

vacación y recreación. (Gobierno Autónomo Descentralizado de Cumbayá, s.f.) “Las 2.700 hectáreas de Cumbayá y las 612 de Lumbisí pertenecían a haciendas como Santa Inés, Santa Lucía, La Mandarina, Auqui Grande, San Francisco.” (El Comercio, 2016)

Con la llegada de la estación del ferrocarril en el año de 1920, la instalación de agua potable, la inauguración del parque central en 1950 y la construcción del Reservorio para generar energía para la ciudad por parte de la Empresa Eléctrica de Quito en 1958, Cumbayá se convirtió en un sitio de intercambio comercial y atrayente laboral de otros lugares. En el período del Gobierno Militar se dio la Ley de la Reforma Agraria en 1964, la cual dividió y transformó la hacienda serrana circundante de Quito en terrenos urbanizables, varias familias iniciaron a migrar al valle de Tumbaco y Cumbayá dando inicio a un proceso de comercialización y especulación del suelo.

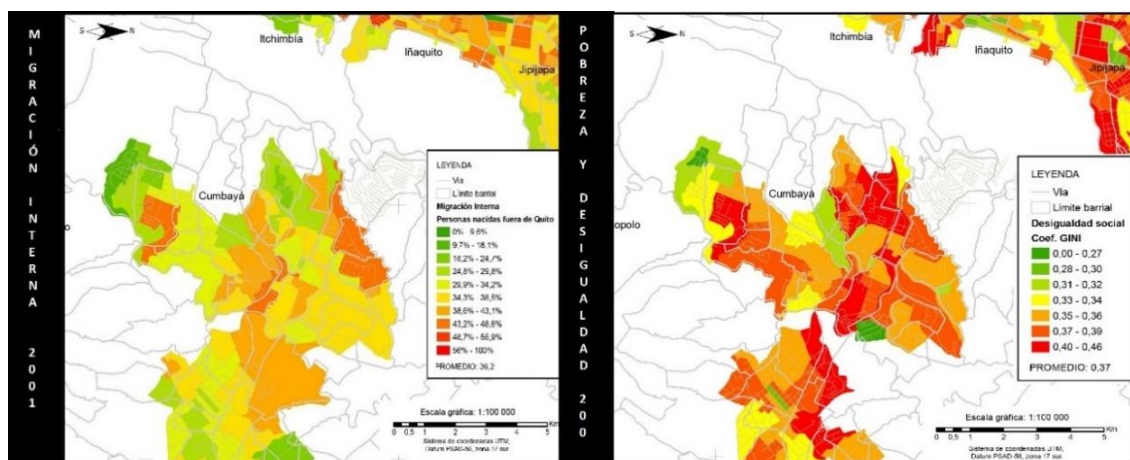


Imagen: Mapas de migración interna y pobreza y desigualdad de Cumbayá
Fuente: http://www.campusvirtual.uasb.edu.ec/uisa/index.php?view=article&catid=61%3Amapas-sociales-quito&id=61%3Aaui&option=com_content&Itemid=91. Y elaboración personal.

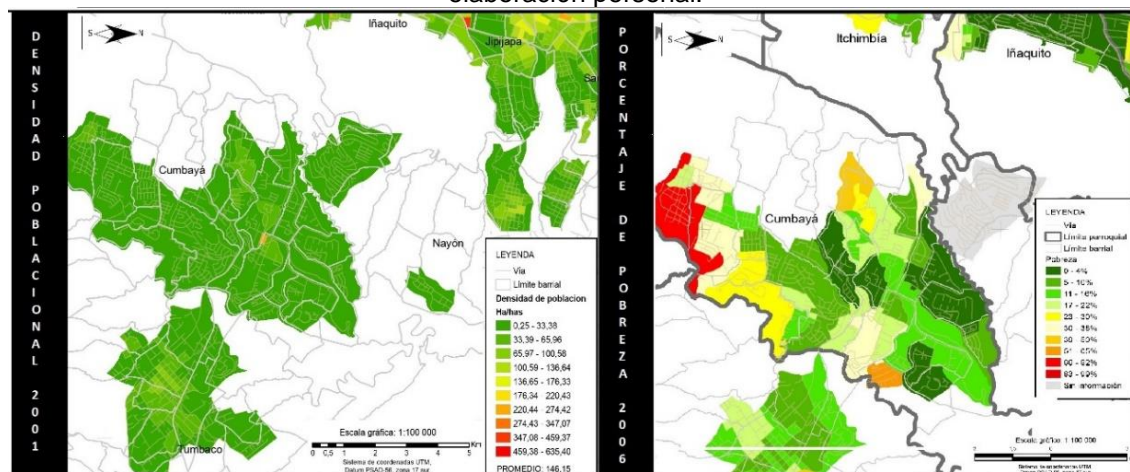


Imagen: Mapas de densidad y pobreza de Cumbayá
Fuente: http://www.campusvirtual.uasb.edu.ec/uisa/index.php?view=article&catid=61%3Amapas-sociales-quito&id=61%3Aaui&option=com_content&Itemid=91. Elaboración personal.

Con respecto al Uso de Suelo Cumbayá se encuentra establecido en residencial urbano 1 (RU1) y rural urbano 2 (RU2), en la que se permite comercio limitado y equipamientos barriales y sectoriales. A lo largo de la Av. Interoceánica la clasificación es múltiple (M) donde se permite equipamientos comerciales barriales, sectoriales y de ciudad, en este sector se encuentran varios centros comerciales, empresas y negocios. La zonificación es A8 y A10 (Aislada) y C2 (Continua), y depende de la forma de ocupación y edificación formal del suelo, de la asignación de altura de edificación (2 y 3 pisos), tamaño de lote y zonificación. (DMQ, 2010)

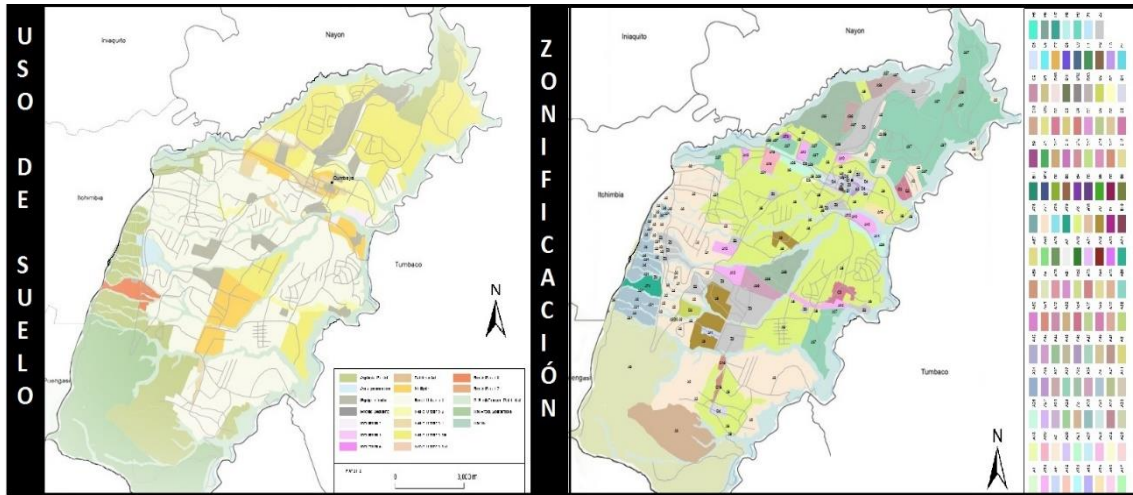


Imagen: Mapas Uso se suelo y Zonificación de Cumbayá
Fuente: PUOS. Distrito Metropolitano de Quito. Elaboración personal