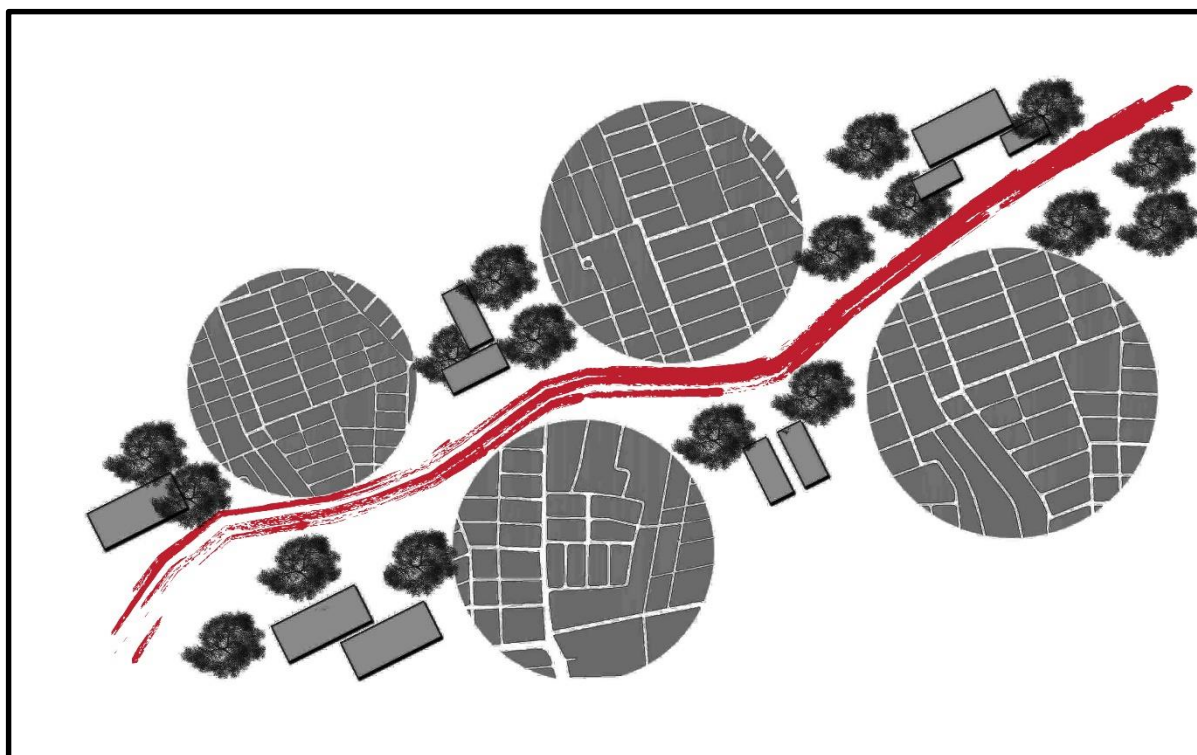


TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
MAGÍSTER EN DISEÑO URBANO Y TERRITORIAL

APROXIMACIÓN CRÍTICA AL MODELO DE
CENTRALIDADES URBANAS:
CONSIDERACIONES PARA EL DISEÑO DE ESPACIOS PÚBLICOS
DE INCLUSIÓN EN UN CORREDOR VERDE, PARQUE LINEAL
CAUPICHO, SUR DE QUITO.



ARQ. OSWALDO PALADINES ZURITA

DIRECTOR: DR. ARQ. PETER J. SCHWEIZER

QUITO, ECUADOR
2017

ÍNDICE

PRÓLOGO	V
RESUMEN	VII
PALABRAS CLAVE	VII
ABSTRACT	VIII
KEYWORDS.....	VIII
INTRODUCCIÓN	1
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	3
OBJETIVO GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN	3
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	3
PREGUNTAS RELEVANTES	4
HIPÓTESIS DE DIAGNÓSTICO.....	4
HIPÓTESIS DE PRONÓSTICO	4
HIPÓTESIS DE CONTROL.....	5
JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	5
ALCANCES DE LA INVESTIGACIÓN.....	5
ESQUEMA DE ORGANIZACIÓN DE LA TESIS	6
1. CAPÍTULO UNO	7
1.1 LA CRISIS DE LA PLANIFICACIÓN	7
1.2 ESTUDIOS URBANOS Y DISEÑO URBANO	8
1.3 LAS NUEVAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN URBANA	10
1.4 URBANISMO ALTERNATIVO	12
2 CAPÍTULO DOS	16
2.1 LA CENTRALIDAD COMO CONCEPTO.....	16
2.2 LA CENTRALIDAD COMO MODELO DE CIUDAD	17
2.3 EL MODELO DE CENTRALIDADES EN LA PLANIFICACIÓN Y EL DESARROLLO TERRITORIAL EN ECUADOR	22
2.4 LAS CONDICIONES DE LA NUEVA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL EN ECUADOR.....	25

DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.....	27
2.6 EL MODELO DE CENTRALIDAD EN LA HISTORIA DE LA PLANIFICACIÓN URBANA DEL DMQ28	
2.7 EL FUTURO: LA VISIÓN QUITO 2040.....	42
3. CAPITULO TRES	44
3.1 EL MODELO DE CORREDORES VERDES DE INTEGRACIÓN TERRITORIAL	44
3.2 CARACTERÍSTICAS DEL PARQUE LINEAL	45
3.3 LA CONDICIÓN POLIFUNCIONAL DEL PARQUE LINEAL	47
3.4 EL PARQUE LINEAL: ¿MODA O SOLUCIÓN?.....	48
3.5 EJEMPLOS DE PARQUES LINEALES.....	50
3.5.1 <i>Parque ecológico Línea Verde, Aguascalientes, México.....</i>	<i>50</i>
3.5.2 <i>Los ecoparques en Medellín: El modelo de urbanismo social y ambiental.....</i>	<i>53</i>
3.5.3 <i>Parque lineal Machángara, Quito.....</i>	<i>61</i>
3.6 ESTRATEGIA DE INTEGRACIÓN DE MODELOS	64
4. CAPITULO CUATRO.....	68
4.1 CONDICIONES PARA EL DISEÑO DE ESPACIOS PÚBLICOS	68
4.2 BUENAS PRÁCTICAS EN EL DISEÑO DE ESPACIOS PÚBLICOS	70
4.3 CONDICIONES DEL DISEÑO PARA PIEZAS URBANAS EN LA CONTEMPORANEIDAD.....	81
5 CAPÍTULO CINCO	83
5.1 UNA PROPUESTA PARA EL SUR DE QUITO	83
5.2 PROPUESTA URBANA VISIÓN QUITO 2040 FADA PARA LA ZONA SUR DEL DMQ	84
5.3 REHABILITACIÓN DE LA QUEBRADA CAUPICHO.....	87
5.3.1 <i>Antecedentes históricos</i>	<i>87</i>
5.3.2 <i>Centralidad Guamaní</i>	<i>89</i>
5.3.3 <i>Situación de las quebradas en el DMQ.....</i>	<i>90</i>
5.4 LA QUEBRADA CAUPICHO	93
5.4.1 <i>Características físicas y sociales de la quebrada Caupicho.....</i>	<i>94</i>
5.4.2 <i>Condiciones territoriales</i>	<i>95</i>
5.5 PROPUESTA	97
5.5.1 <i>Intenciones generales</i>	<i>97</i>
5.5.2 <i>Condiciones de diseño</i>	<i>98</i>
5.5.3 <i>Condiciones de gestión</i>	<i>99</i>
5.5.4 <i>Condiciones para la propuesta genérica del parque Lineal Caupicho Sur</i>	<i>99</i>

5.5.5 Tramo 1.....	101
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES FINALES	105
CENTRALIDADES.....	105
CORREDORES VERDES, EJES AMBIENTALES Y PARQUES LINEALES	106
DISEÑO DE ESPACIOS PÚBLICOS	108
PARQUE LINEAL CAUPICHO	108
BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA.....	111
ANEXOS.....	118
LISTA DE ABREVIACIONES.	136
LISTA DE FIGURAS.....	137
LISTA DE FOTOS.....	139
LISTA DE ANEXOS.....	140

PRÓLOGO

Este trabajo es uno de los resultados de más de 12 años de trabajo académico en la cátedra de Diseño Urbano de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Artes de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Desde este espacio de aprendizaje, se ha reflexionado, estudiado, recorrido y mapeado la ciudad de Quito a todo su largo y ancho; observando, reconociendo y respirando los conflictos, anhelos y esperanzas de las comunidades que viven la realidad urbana de principios del siglo XXI.

Tengo dos recuerdos de la niñez en Quito, cuando era una ciudad menos caótica y peligrosa. Aún se podía ir al parque El Ejido para aprender a manejar bicicleta. Donde un microempresario de la época las arrendaba por unos pocos sucres, y con la ayuda de su hijo un chico un poco mayor que yo, te enseñaba a manejar el aparato por los senderos de tierra del parque rodeado de grandes pinos y eucaliptos, que emanaban el olor característico de ese parque. El otro recuerdo impregnado en mi memoria la casa de mi abuela en la calle Manuel Larrea, donde cada mañana muy temprano llegaba una señora con grandes canastos a vender fruta. Otro micro emprendimiento que se mantiene hasta el día de hoy en algunos barrios de la ciudad. Así era Quito, en los años setenta y de alguna manera sigue siendo así, la diferencia es que muchas de estas actividades ya no se observan con tanta claridad debido a la creciente complejidad de las dinámicas urbanas y el afán de toda ciudad de ser una “gran metrópolis”. Estos recuerdos parecen lejanos y la ciudad ha cambiado en una espiral de aparente desarrollo, al igual que la mayoría de las grandes ciudades de nuestro continente. Y la necesidad de cambio parece hoy más apremiante que nunca.

En palabras del arquitecto colombiano John Octavio Ortiz: “La única manera de entender nuestras ciudades y sus retos es caminándolas, dibujándolas, escribiéndolas y escuchándolas.” Este ha sido el reto desde mis años de formación académica cuando mis profesores insistían en siempre observar el lado humano del urbanismo. Este ha sido el objetivo del trabajo docente en estos tiempos de incertidumbre sobre el futuro de las ciudades: crear conciencia en los estudiantes para que observen la ciudad y los ciudadanos, para que adquieran las destrezas necesarias para diseñar espacios públicos incluyentes, democráticos, participativos y bellos.

El presente trabajo académico no se hubiera podido concretar sin la ayuda de quienes de manera desinteresada han colaborado a lo largo del proceso. A Peter Schweizer por su empuje y optimismo a cada paso. A mi colega y amigo el Arq. Manuel Uribe por sus opiniones certeras e invaluable apoyo logístico. A los estudiantes del Taller de Arquitectura VI de la Carrera de Arquitectura que han proporcionado información valiosa con la realización de encuestas y levantamiento de información. Un agradecimiento especial a Jessica Diguay por su apoyo en el último tramo del trabajo.

El agradecimiento principal para mis padres, mis hijos Sofía, Vicente y Juliana; mi esposa Patricia por siempre estar ahí y permitirme avanzar en la búsqueda del conocimiento y la verdad.

RESUMEN

La planificación urbana de las ciudades latinoamericanas ha estado estructurada por modelos teóricos concebidos a principios del siglo XX en Europa y Estados Unidos. En la mayoría de las ciudades del continente los modelos abstractos han sido el punto de partida para definir la ubicación y escala de los proyectos urbanos en los últimos 60 años. Estos principios estructurantes de lo urbano y del territorio se mantienen hasta hoy, por ejemplo, en la ciudad de Quito. Con el surgimiento de nuevas tendencias y visiones en el discurso urbano contemporáneo, modelos como el de policentralidades entran en conflicto y contradicción con visiones contemporáneas que entienden la ciudad como una sana dialéctica entre los sistemas naturales y lo construido. Es necesaria una reflexión crítica acerca de los aspectos fundamentales y básicos de la planificación urbana, empezando por el cuestionamiento de modelos de organización espacial. Estos modelos no se alinean con las agendas urbanas que promueven la equidad, conectividad, inclusión y utilización de los factores geofísicos y ambientales como estructuradores del territorio. Lo anterior, en conjunto con la participación comunitaria, son las piedras angulares de la planificación urbana en la actualidad. Desde un punto de vista propositivo, este trabajo presenta un modelo que integra los modelos tradicionales con los nuevos urbanismos alternativos. Los parques lineales y corredores verdes reúnen fortalezas que los hacen aptos para incorporar aspectos físicos, ambientales sociales a través del correcto diseño de espacios públicos.

Palabras clave

Modelo de centralidades, Diseño de parques lineales, Corredores verdes urbanos, Diseño urbano, Diseño de espacios públicos.

ABSTRACT

Urban planning in Latin American cities has been structured by theoretic models conceived at the beginning of the 20th century in Europe and North America. In most cases, these abstract models have been the starting point that define location and scale of urban projects throughout the last sixty years. These principles of urban and territorial structure are being used until the present day, for example in the city of Quito, Ecuador. With the uprising of new tendencies and visions in the contemporary urban discourse, models such as the polycentric one, are clearly contradictory with the healthy and sought after dialectic between natural systems and the built environment. It is necessary to promote a critical consideration about the basic aspects of urban planning, beginning with the questioning of the very models of spatial urban organization. These models do not align with the new urban agendas that promote equity, connectivity, inclusion, the use of geophysical and environmental factors as territorial structure. All the above, together with community participation are the cornerstones of urban planning in the present day. From a propositional point of view, this work presents a model that integrates the traditional models with new approaches of alternative urbanisms. Linear parks and green corridors have the strength to gather social, environmental and physical considerations through the appropriate design of public spaces.

Keywords

Models of centrality, Linear parks design, Urban green corridors, Urban design, Public space design.

INTRODUCCIÓN

Dentro de los estudios de la ciudad, existen ámbitos que permiten acercamientos diversos que han ido alimentando la investigación urbana: las universidades, institutos de estudios urbanos, organizaciones independientes e investigadores que desarrollan el conocimiento a través de distintas aproximaciones al tema de lo urbano.

Como contraparte están los municipios con su estructura de gestión y planificación normativa que acerca a la teoría con la realidad de las ciudades, donde finalmente convergen los proyectos concretos en el territorio. Estas dos instancias han tenido acercamientos pendulares a lo largo de la historia de la planificación y el diseño urbano pues en algunos momentos históricos han estado cerca, creando una sinergia positiva o como es el caso actual, muy alejadas entre sí.

Durante las últimas décadas en Latinoamérica se ha evidenciado con mayor fuerza un distanciamiento entre la enseñanza del urbanismo en las universidades, la investigación urbana y el trabajo de planificación de las instituciones municipales. Los caminos que han tomado estas dos instancias de pensamiento y acción sobre las ciudades aparecen como disímiles y opuestos, lo que ha causado una crisis urbana y de gobernabilidad.

Este distanciamiento es histórico. En el inicio de la disciplina del urbanismo los arquitectos/urbanistas deseaban ver la ciudad a través de una mirada académica, considerando la forma y la función de los espacios como las piezas fundamentales de estructuración el espacio urbano; luego vendrían las visiones socializantes y ambientalistas de las décadas de los 70 y 80 para llegar a la época actual con consideraciones de planificación que proponen un alto grado de participación ciudadana.

La ciudad es un organismo complejo, su gestión, administración y manejo requiere de una aproximación multidisciplinar que apenas se ha comenzado a entender, mucho menos se ha podido aplicar. La visión pragmática de las autoridades, de hacer ciudad a través de políticas, programas, metas y normativas corresponde a una aproximación burocrática y técnica, muy alejada de la visión integral de los teóricos urbanistas, académicos y diseñadores urbanos.

Otro aspecto de análisis es el intercambio de ideas desde la teoría urbana hacia la planificación, que se logra a través de los modelos de estructuración del territorio. Entre los

muchos que se han definido a lo largo de la historia, el modelo de centralidades y policentralidades ha estado presente en la planificación de muchas ciudades latinoamericanas y en especial de la ciudad de Quito.

En el presente documento, se hará un análisis del proceso de consolidación del modelo de centralidades en los planes urbanos de Quito, para entender que no es un principio de planificación aislado, sino que ha sido una definición constante en los documentos de planificación. El trabajo pretende señalar el hecho que se ha tomado al modelo de policentralidades como un dato existente a lo largo de la historia.

Para reconocer una alternativa al modelo de centralidades, el trabajo se avoca a estudiar el modelo de corredores verdes, como espacios lineales de conectividad urbana y que poseen un carácter polifuncional, muy aptos para convertirse en espacios públicos. Se realiza un estudio de varios ejemplos de ciudades que han realizado el esfuerzo para que los planes de ordenamiento estén alineados con principios y necesidades contemporáneas de planificación urbana. Entre otros, el caso de Medellín ha tenido gran cobertura mediática y es referente obligado en congresos, seminarios y conferencias sobre el tema urbano en Latinoamérica. Los planes urbanos integrales en conjunto con los equipamientos construidos en los últimos 10 años han ganado prestigio y premios internacionales. La ciudad ha resurgido con una fuerza y consistencia, que aún continúa. Pese a que no existen estudios teóricos del modelo aplicado, ni análisis de cómo se produjo este alineamiento, tanto a nivel de gestión como de planificación, es pertinente el estudio de esta ciudad, para entender las dinámicas aplicada a un territorio con características geomorfológicas similares a las de Quito.

Se ha incluido un capítulo en el que se estudia el diseño de los espacios públicos, por considerar que este es un tema vital en la discusión urbana actual. Se establecen lineamientos y buenas prácticas concretas para el diseño y gestión de espacios públicos urbanos, dentro de la tipología específica de parque lineal.

El último capítulo del trabajo es una propuesta sobre un territorio específico, que indica aspectos generales de aplicación en otros espacios públicos de similares características. Se ha escogido el sur de la ciudad por sus características peculiares, tanto en su condición geomorfológica como social, además de ser un territorio que contiene varias de las quebradas urbanas más largas del Distrito Metropolitano.

Formulación del problema

El Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), dividido en Administraciones Zonales (AZ), ha tenido una larga tradición de planificación urbana a lo largo de los últimos 70 años. Estos planes han sido formulados, como lo fue comúnmente en varios países de Latinoamérica, a partir de propuestas de arquitectos urbanistas que impusieron visiones externas de acuerdo al momento histórico del urbanismo en el mundo. Los principios urbanos se enunciaron como base fundamental de la estructuración del territorio de manera personal y unilateral, sin pasar por consenso previo, ni consulta. Con el pasar de los años, el arrastre contumaz por mantener determinados modelos preconcebidos se ha convertido en un lastre en la planificación del DMQ que, con la llegada de las nuevas visiones contemporáneas de la planificación urbana, han entrado en conflicto y contradicción mutua, creando un impase entre la teoría urbana y la práctica real.

La Administración Zonal Quitumbe (AZQ), se encuentran en una situación ambigua de desarrollo, pues al ser un área de alto crecimiento poblacional y poca atención por parte de las autoridades, no logra consolidar modelos ni estrategias de desarrollo para estructurar espacios significativos para la convivencia. Esto se evidencia en las rendiciones de cuentas de los proyectos planteados por la AZQ, por ejemplo, en el año 2015.

Objetivo general de la investigación

Analizar y realizar una aproximación crítica por medio de la comparación entre el modelo de centralidades del DMQ y el modelo de corredores lineales, con el fin de evidenciar las contradicciones que surgen con los nuevos lineamientos urbanísticos contemporáneos.

Objetivos específicos

Estudiar los lineamientos generales de la planificación en el país y la relación con los requerimientos de planificación urbana en las diferentes escalas regionales.

Estudiar el proceso de consolidación del modelo de centralidades a lo largo de los Planes de Ordenamiento Territorial del DMQ.

Analizar el modelo de corredores verdes por medio de casos de estudio.

Establecer las condiciones de diseño para los espacios públicos de parques lineales, en concordancia con las nuevas visiones del urbanismo.

Plantear recomendaciones generales de diseño de espacios públicos para la rehabilitación de un eje ambiental en el sur del DMQ.

Discutir sobre la importancia del diseño urbano como herramienta idónea para alinear las nuevas visiones del urbanismo contemporáneo con el proyecto urbanístico.

Preguntas relevantes

¿Cuáles han sido los aportes del modelo de centralidades al desarrollo urbano y su aplicación concreta en los territorios periféricos del DMQ?

¿Cuál ha sido el aporte del modelo de corredores verdes (parques lineales) en el desarrollo urbano del DMQ?

¿Cuáles son las dificultades que presenta el diseño de espacios públicos, ejes ambientales y corredores verdes de la ciudad, como elementos estructurantes de la planificación urbana?

¿Cómo incorporar las nuevas visiones del urbanismo contemporáneo de inclusión, sustentabilidad y participación comunitaria dentro del modelo de centralidades urbanas?

¿Con qué principios de diseño urbano se deben reestructurar las cuencas hidrográficas del DMQ como espacios públicos generadores de actividad para el disfrute ciudadano?

Hipótesis de diagnóstico

Las estructuras ambientales lineales (cuencas hídricas) en las ciudades latinoamericanas tienen mayor potencial de desarrollo como espacios públicos de cohesión e inclusión social que el modelo de policentralidades.

Hipótesis de pronóstico

Si se mantienen los modelos tradicionales de planificación en las ciudades del Ecuador, no se podrán incorporar de forma coherente y sistémica las nuevas visiones de participación, respeto por los ecosistemas, equidad y en general las aproximaciones hacia una ciudad resiliente, sustentable, inteligente y equitativa, que son los indicadores del urbanismo contemporáneo.

Hipótesis de control

Es necesario intervenir de manera adecuada los espacios públicos en las zonas periféricas del DMQ, para generar un sistema integral de equipamientos de recreación activa y pasiva; espacios para las expresiones culturales que aseguren la conservación y transmisión de las costumbres sociales de las comunidades que migraron desde las provincias; además la creación de lugares que potencien las actividades económicas para aprovechar las ventajas competitivas de la comunidad y la recuperación de los corredores verdes como lugares de convivencia e inclusión social.

Justificación de la investigación

La investigación es pertinente porque la situación de la planificación urbana en la ciudad de Quito se encuentra en un momento de crisis, donde las políticas de planificación no han logrado consolidar un proyecto coherente, debido en gran parte a que los temas básicos y los modelos estructurantes de la ciudad no han sido renovados y no se encuentran en la agenda de discusión o investigación urbana actual.

El tema es importante porque frente a la inoperancia del modelo propuesto a lo largo de la historia de la ciudad, se necesita realizar una reflexión seria que permita vislumbrar nuevos caminos y alternativas de actuación concreta e inmediata en las zonas periféricas, donde la presencia de la planificación y desarrollo urbano es precaria.

Alcances de la investigación

La investigación se estructura desde los siguientes aspectos:

1. El análisis histórico del origen y desarrollo del modelo de centralidades urbanas en los planes de ordenamiento del DMQ.
2. Análisis de casos de estudio específicos de proyectos de parque lineal en tres ciudades de Latinoamérica, a través de la experiencia vivencial y recopilación de material urbano que sirva como ejemplo de políticas de creación de espacio público como aspecto primordial en el mejoramiento de la calidad de vida de la ciudad.

3. Formulación de estrategias generales y buenas prácticas de diseño urbano para un espacio público, en un territorio específico del sur del DMQ.

Esquema de organización de la tesis

	CAPITULO 1	CAPITULO 2	CAPITULO 3	CAPITULO 4	CAPITULO 5
INTRODUCCION	MARCO GENERAL	MARCO TEÓRICO	ANÁLISIS	REFLEXIÓN	CASO DE INTERVENCIÓN
DEFINICIONES GENERALES DE LA INVESTIGACIÓN	SITUACIÓN DE LA PLANIFICACIÓN URBANA	EL MODELO DE CENTRALIDADES URBANAS	EL MODELO DE CORREDORES VERDES URBANOS	CONDICIONES GENERALES PARA EL DISEÑO DE ESPACIOS PÚBLICOS	RECOMENDACIONES PARA EL DISEÑO DEL PARQUE LINEAL QUEBRADA CAUPICHO.
<p>FORMULACIÓN DEL PROBLEMA</p> <p>OBJETIVO GENERAL</p> <p>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</p> <p>HIPÓTESIS</p> <p>JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN</p> <p>ALCANCES DE LA INVESTIGACIÓN</p> <p>ASPECTOS METODOLÓGICOS</p> <p>PREGUNTAS RELEVANTES</p>	<p>EL MODELO DE CENTRALIDADES EN LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL EN ECUADOR</p> <p>CONDICIONES DE LA NUEVA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL</p> <p>LA CRISIS DE LA PLANIFICACIÓN</p> <p>LAS NUEVAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN URBANA</p> <p>ESTUDIOS URBANOS Y DISEÑO URBANO</p> <p>URBANISMO ALTERNATIVO</p>	<p>TEORÍAS GENERALES</p> <p>EL MODELO DE CENTRALIDADES URBANAS COMO ESTRATEGIA DE PLANIFICACIÓN EN LA CIUDADA LATINOAMERICANA</p> <p>HISTORIA DEL MODELO DE CENTRALIDADES EN EL DMQ</p> <p>EL FUTURO: EL PLAN QUITO 2040</p> <p>ESTRATEGIA DE INTEGRACIÓN DE MODELOS</p>	<p>EL CORREDOR VERDE URBANO COMO MODELO DE INTEGRACIÓN.</p> <p>EL PARQUE LINEAL: MODA O SOLUCIÓN?</p> <p>EJEMPLOS DE PARQUES LINEALES: LINEA VERDE, AGUASCALIENTES, MEXICO.</p> <p>PROYECTO LOCAL: PARQUE LINEAL MACHANGARA</p> <p>2 PROYECTOS DE ECOPARQUES EN MEDELLIN:</p> <p>PUI QUEBRADA SANTA ELENA</p> <p>PROYECTO DE MOVILIDAD</p> <p>LA QUEBRADA JUAN BOBO: UN ESPACIO PÚBLICO DE INTEGRACIÓN.</p>	<p>BUENAS PRÁCTICAS EN EL DISEÑO DE ESPACIOS PÚBLICOS</p> <p>CONDICIONES PARA EL DISEÑO DE ESPACIOS PÚBLICOS</p> <p>CONDICIONES PARA LA GESTIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS EXITOSOS EN LA ACTUALIDAD.</p>	<p>ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL SUR DE QUITO</p> <p>CONDICIONES GEOMORFOLÓGICAS DE LA QUEBRADA CAUPICHO, GUAMANÍ</p> <p>ESTUDIOS FÍSICOS, AMBIENTALES Y SOCIALES DE LA ZONA DE INTERVENCIÓN.</p> <p>ENCUESTAS A USUARIOS TRABAJO DE IMAGINARIOS</p> <p>PROPUESTA GENERAL DE ESPACIOS PÚBLICOS</p> <p>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</p>

1. CAPITULO UNO

1.1 La crisis de la planificación

El pensamiento estructuralista del siglo XX, como lo afirma el filósofo polaco Leszek Kolakowski (1927 – 2009), define que: “El pensamiento humano (...) solo es capaz de comprender algo con respecto de pares opuestos (...) dicho de otro modo: solo comprendemos por vía del contraste, a saber, cuando entendemos qué es la ausencia de lo comprendido porque el objeto aparece en el trasfondo del mundo que él mismo no es...” (Kolakowski, 1972).

La planificación urbana no permaneció ajena a este fenómeno y en las cuatro últimas décadas del siglo pasado aparecieron definiciones que maximizaron este contraste de opuestos: planificación vs. proyecto urbano, local vs. global, productividad vs. desarrollo sustentable, pobreza vs. prosperidad económica. El largo debate de estas cuestiones ha llevado a una aparente polaridad y un obstáculo paralizante de las acciones urbanas.

Frente a esta crisis surge el proyecto urbano como una alternativa a la planificación tradicional. Para Fernando Vera (2013), existen 5 aspectos en los que el proyecto urbano reemplaza a la planificación:”1. El rol del Estado; limitado a aportar los terrenos, proveer infraestructura (cuando se requiera) e instrumentar las leyes regulatorias. 2. La actuación profesional: Primacía de los profesionales del diseño. 3. Los Objetivos: Sectoriales. Específicos – localizados. 4. Lo cognitivo: Imposibilidad de predecir. Preponderancia de lo propositivo – formal: Alejamiento del carácter cientificista. 5. La Escala: desaparece la consideración de lo urbano-regional, reemplazado por sector urbano”. (Vera, 2013, revista HI, 7).

Frente a este escenario se plantea que el proyecto urbano no debe entrar en conflicto con la planificación, sino servir de complemento, dando paso a una nueva ecuación que reemplace a la tradicional “diagnóstico/propuesta”, por “diagnóstico / escenario / propuesta” (Vera, 2013). De esta manera se incorporan las incertidumbres como los múltiples escenarios posibles en la dinámica urbana.

manera, dice Vera: “Planificación y Proyecto no son conceptos alternativos ni opuestos, sino complementarios. Los proyectos urbanos resultan una herramienta de alta potencialidad transformadora, proponiendo acciones específicas y espacialidades concretas siempre y cuando circunscripto en una visión integral de la urbe...” (Vera, 2013, 13).

1.2 Estudios urbanos y Diseño urbano

La ciudad se investiga, se analiza y se estudia. Esto ha creado un proceso histórico de aproximación a la teoría urbana, dando como resultado tres posturas principales:

1. El urbanismo científico. Esta vertiente persigue el entendimiento de las realidades urbanas a través del estudio y análisis de datos científicos, mapeos e infografías que definen una radiografía física y ambiental del contexto. Es el urbanismo que toma una foto de un momento preciso y analiza todas las variables que inciden en los fenómenos urbanos, tomando como puntos de partida la movilidad, el uso de suelos, los datos fisiográficos y en general se basa en un entendimiento de “lo que hay” y “lo que hace falta”. Se basa en la observación e investigación de la realidad y desde ahí, genera diagnósticos y conclusiones válidas para proponer proyectos de ciudad. Esta manera de entender el urbanismo es propicio para espacios de investigación académica, pero rara vez tiene consecuencias en proyectos urbanos concretos.
2. El urbanismo social: El urbanismo científico y técnico, visto desde la perspectiva del usuario, denota una falencia para sensibilizarse frente a los problemas del ser humano. Siendo consecuente con la idea de que la planificación urbana debe ser multidisciplinar, se desarrolla esta corriente que pretendió avalar los estudios urbanos con una teoría social, incorporando a diferentes disciplinas que pudieran aportar con fundamentos desde el discurso post-marxista sobre temas como la pobreza urbana, las inequidades sociales y la planificación top-down, entre otros. A manera de crítica frente a las acciones de un urbanismo hegemónico de grandes proyectos que afianzaban la imagen de autoritarismo, el urbanismo social vuelve a mirar a las comunidades, sus fortalezas y potencialidades para generar un urbanismo alternativo, fuera del sistema. Esta visión de los estudios urbanos ha generado una infinidad de investigaciones y documentos sobre los más variados temas. En América Latina, ha sido la plataforma que pretende representar la voz de las comunidades marginales, de los oprimidos y olvidados, esto debido a las políticas de planificación.

3. Urbanismo inmediato: La crisis de la planificación ha generado un amplio debate sobre los problemas de gobernanza y los conflictos sociales que produce el urbanismo neoliberal, entendido como un síndrome global. Alrededor de los movimientos que han surgido como discurso alternativo, gravitan conceptos como “urbanismo táctico”, “acupuntura urbana” y “urbanismo remedial”. Todas estas estrategias apuntan a resolver lo que la planificación no ha sido capaz de interpretar en soluciones para ciudades de rápido crecimiento. De esta manera, se alinean con las emergentes tendencias de participación ciudadana, pero se separan de la investigación científica, la teoría y los estudios urbanísticos ya que lo importante es el producto y el resultado concreto en el territorio. En ese sentido, estas tendencias están más relacionadas con el diseño urbano, que provee herramientas precisas de diseño de espacios públicos y proyectos concretos.

Esta aproximación se basa no tanto en las escalas de las respuestas hacia las problemáticas urbanas o si son productos generados por una comunidad, sino en el tiempo como factor preponderante. Los planes territoriales con plazos de proyección a 15 o 20 años, como decía Christopher Alexander, son planes maestros que solo generan frustración en la población pues la mayoría nunca llega a ver realizadas las propuestas. Jaime Lerner ha sostenido que solo se necesitan 3 años para cambiar una ciudad. La experiencia de Medellín tomó 7 años para consolidar cambios radicales, con proyectos concretos de mejora en la calidad de vida. Independiente de las coyunturas políticas, lo importante es que se ha comenzado a construir un escenario urbano en que las personas necesitan ver cambios inmediatos, a la vez, observan que en el panorama tecnológico ya existen las herramientas de participación que permiten la inmediatez y que en el mundo surgen ejemplos de un urbanismo de respuesta rápida sobre todo en el ámbito del diseño de espacios públicos, que son la columna estructural de la vida ciudadana.

Hoy se levantan críticas al diseño urbano por considerar que no tiene teoría que lo sostenga. Se considera al diseño urbano como un campo intersticial entre la arquitectura y la planificación, que obedece a leyes formales que se alejan del problema central de las ciudades: la sociedad. Pero socializar el diseño urbano no es una tarea fácil. Por otra parte, ocurre que los estudios urbanos pueden entregar una gran cantidad de conocimiento

relevante, que en la mayoría de los casos no llega a reflejarse en un producto urbano concreto.

Se trata entonces de proveer el ámbito para que los estudios urbanos y el diseño urbano de encuentren en una plataforma común: el proyecto urbanístico inmediato. El diseño urbano no es una simple aplicación de los estudios urbanos, sino una manera de encontrar nuevas definiciones de la ciudad en sus categorías de complejidad y multiescalaridad, algo que resulta muy cómodo para los diseñadores urbanos. Los investigadores urbanos por otro lado, no son tan cercanos a las estrategias de diseño pero tiene una visión multidisciplinar de los aspectos integrales.

La finalidad es no menospreciar las competencias específicas del diseñador urbano ni del investigador urbano, en favor de otras disciplinas que deben servir de complemento para el estudio de las realidades territoriales y sociales. Pero ambos deben converger en un producto que estimule las competencias de la comunidad, en un tiempo adecuado y real.

1.3 Las nuevas líneas de investigación urbana

Según Martha Schteingart en su artículo “La investigación urbana en América Latina”, es necesario estructurar una agenda de investigación regional que establezca “la necesidad de un mayor desarrollo teórico, que requiere una revisión conceptual de algunos temas tradicionales, así como la propuesta de categorías analíticas para nuevos temas. También habría que restablecer análisis más estructurales o globales y buscar nexos entre temas globales y específicos”. (Schteingart, 2000)

En Ecuador la investigación urbana ha estado dirigida hacia los temas sociológicos, antropológicos, siguiendo las tendencias de la década de los setenta y ochenta. No existen documentos de investigación que revisen los fundamentos conceptuales de la planificación, las bases teóricas sobre las que se construyen las políticas de intervención en el territorio.

¿Cuál es el papel de la investigación teórica en la planificación urbana y cuál ha sido su importancia en la determinación de estrategias de planificación y políticas públicas en América Latina?

Según Fernando Carrión (2016):

Se debe reconocer que la teoría y la metodología no han sido un núcleo importante de reflexión y debate en gran parte de la región, como tampoco lo han sido las lecturas críticas de marcos analíticos provenientes de otros contextos. Desde los años 1970 fue la literatura francesa y luego las vertientes anglosajonas las que marcaron influencia a través de ciertos autores y libros claves. Hoy, en cambio, lo que existe es un sistema académico construido desde los centros de pensamiento global que irradian sobre el mundo una lógica general de academia: el peso en los estudios de caso, la difusión en revistas indexadas, los puntos de rendimiento por productividad y los rankings con índices que definen las políticas de investigación y la competencia entre investigadores. Lo mismo se debe decir respecto de las influencias que llegan con las agendas de investigación y los sílabos que traen los estudiantes y profesores desde los países centrales. (Carrión 2016).

Refiriéndose a la investigación Licia Valladares y Magda Prates Coelho indican como recomendación el establecimiento de programas que promuevan el desarrollo teórico:

“La investigación futura debe examinar los problemas conceptuales que se presentan en las investigaciones en curso a fin de poder elaborar hipótesis y presentar síntesis. La reelaboración conceptual y el esfuerzo de refinamiento intelectual debe posibilitar una interpretación más sólida de los fenómenos urbanos. Metodológicamente, lo que se precisa es combinar el enfoque interpretativo y el analítico”. (Valladares et al. 1995)

Existen dos puntos claves que han determinado la producción teórica en la región: la necesidad tácita de producir una teoría propia de ciudad latinoamericana y la urgencia por cumplir con agendas y cambios necesarios en una población con creciente desigualdad y crisis de valores sociales. Estos dos puntos por décadas han sido caminos separados, irreconciliables y hasta contradictorios. Los modelos de ciudad zonificada, con énfasis en el diseño de movilidad vehicular propios de la mitad del S.XX no parecen tener puntos en común con las políticas y nuevas agendas urbanas. Solo basta analizar las directrices sustentables que ingenuamente se tratan de imponer en la ciudad actual, para darse cuenta lo lejanas están las coincidencias en este ámbito.

Los investigadores y planificadores urbanos están siempre buscando avales para enunciar sus experiencias teóricas. En algún momento fueron los estudios sociales y antropológicos, en otras ocasiones la historia dio prioridad al diseño de grandes piezas urbanas como proyectos detonantes de dinámicas económicas. En los últimos años se ha visto como la investigación urbana ha girado hacia un urbanismo de carácter científico, tratando de justificar las acciones en el territorio a través de mediciones técnicas del

comportamiento humano en la ciudad, con la ayuda de tecnologías digitales, como el Sistema de Información Geográfica (SIG) y drones que garanticen una lectura técnica precisa. Todo lo anterior para establecer un método que asegure la toma de decisiones inequívocas de cómo, cuándo y dónde realizar las intervenciones urbanas. Dentro de esta tendencia se puede encontrar al urbanista danés Jean Gehl quien ha escrito numerosos libros donde establece una metodología de análisis y estudios de los espacios públicos a través de mediciones precisas de los usuarios por medio de la observación de sus recorridos, costumbres, actitudes y necesidades básicas como la estancia y la sombra.

En Ecuador esta moda global ha tenido respuesta en grupos como Llacta Lab en Cuenca, la experiencia de Quito Urban Lab y otras experiencias germinales que se estructuran como plataformas digitales de participación social.

Hay que recordar que esta manera de hacer urbanismo no es nueva y que desde los años 70 del siglo pasado grupos de investigadores trataron, por ejemplo, de hacer diseño urbano a través de mediciones de patrones de movilidad humana en las ciudades, para establecer modelos universales que pudieran ser aplicados a los comportamientos humanos mediante ecuaciones complejas.

El problema surge cuando se contraponen la modélica científica a la realidad de la ciudad y sus dinámicas heterogéneas que no pueden ser medidas por aparatos ni ser interpretadas por ecuaciones matemáticas. La planificación urbana no es una ciencia exacta y no necesita de este aval para producir diseño urbano de calidad. Desde hace varias décadas los planificadores se han apoyado en el trabajo multidisciplinario y en la experiencia personal para generar pensamiento de ciudad, con errores y aciertos. Algunos de estos errores han estado basados en una extrema confianza en los números y estadísticas, que al ser aplicados al territorio real se enfrentan a una opinión ciudadana adversa, tal como ocurrió en el caso de la propuesta de las megamanzanas para Barcelona, de Salvador Rueda.

1.4 Urbanismo alternativo

La planificación y las políticas de desarrollo urbano en los países con modelos de economías neo-liberales han estado estructuradas por la idea del denominado “pensamiento único”, óptica que condensa los principios de desarrollo empresarial elaborados por universidades norteamericanas. Este discurso de la “única manera de hacer ciudad”, ha sido

incorporado por entidades e instituciones como la Agencia ONU Habitat y se manifiestan claramente en la necesidad de establecer agendas globales, tal como ocurrió con la Nueva Agenda Urbana de 2016. Estos principios de desarrollo global se evidencian en tres analogías de ciudad:

1. La ciudad entendida como una mercancía que debe competir con otras ciudades para atraer capitales de inversión. Esto ha derivado en los conceptos de “ciudad competitiva global” o “ciudad emprendedora”, que están presentes en la mayoría de los planes de ordenamiento territorial de las ciudades latinoamericanas.
2. La ciudad empresa. Un negocio que debe posicionarse y generar recursos a partir de la proyección de una “imagen de ciudad” atractiva, innovadora y segura para la inversión.
3. La ciudad como territorio de identificación. A través de campañas de marketing interno, se genera sentidos de apropiación e identificación directa del ciudadano, provocando sentimientos de orgullo y civismo por pertenecer a una determinada localidad.

Debido a las repetidas crisis financieras en el mundo y los problemas ecológicos del planeta, aparecieron en el panorama de la planificación urbana contemporánea una nueva serie de argumentos que pretenden servir de contrapunto a los discursos hegemónicos de la planificación neoliberal y que se pueden resumir en los siguientes aspectos:

1. Ciudad ambientalmente responsable.
2. Ciudad equitativa, con igualdad de oportunidades
3. Ciudad tecnológica. Smart City.
4. Ciudad solidaria, que potencia los valores comunitarios.

En este panorama de transición, se abona el terreno para que las estrategias de participación ciudadana sean la manera de articular ambos conjuntos de directrices urbanas, las que coexisten de forma separada, pues las agendas políticas son diferentes. La participación ciudadana se convierte en la herramienta para salir de la idea de una ciudad única global y volver la mirada a las escalas locales, las microeconomías y la conservación ambiental.

Montaner (2011) afirma que la igualdad, la diversidad y la sostenibilidad son valores que la ciudad contemporánea persigue, mientras que la participación es el instrumento clave

para la transformación de un urbanismo planificado por pocos, y para muchos. Afirma que los procesos participativos: “se han convertido en un tipo-ideal deseado, una panacea políticamente correcta, ambigua y manipulable. Muchos municipios tienen la participación entre sus planteamientos, pero en pocos casos se lleva adelante con rigor. Se habla mucho de ella, pero la mayoría de políticos y técnicos, en el fondo, la temen y preferirían tomar decisiones sin la intervención de los implicados”. (Montaner et. al. 2011, 11).

Todas estas nuevas ideas alrededor de la ciudad conforman lo que Montaner llama “urbanismo alternativo”, que están germinando con fuerza pero aún no terminan por consolidarse. Los procesos de participación ciudadana aún no encuentran el lugar definitivo en las esferas de planificación porque a pesar de los múltiples estudios y proyectos mundiales, se trata de experiencias puntuales que no logran consolidar un pensamiento verdaderamente democrático.

El problema surge cuando se definen los ámbitos de la participación comunitaria. Existen al menos seis instancias donde la comunidad puede participar: Opinión y Diagnóstico; Definición de proyectos; Gestión de recursos; Construcción de proyectos; Mantenimiento de proyectos; Seguimiento y evaluación. Se ha dejado fuera el “diseño participativo”, pues se entiende que esta es una competencia disciplinar que debe ser llevada a cabo por profesionales que tengan la habilidad de reunir y hacer converger las necesidades y anhelos de una comunidad en un proyecto de diseño urbano.

La participación de la comunidad en toma de decisiones a nivel urbano tiene un gran escollo en los canales y espacios requeridos que faciliten las actividades necesarias y que convoquen a una mayoría representativa. Procesos de participación en los que solo opinan los líderes no son exitosos. Por esta razón se han comenzado a implementar los denominados Laboratorios Ciudadanos, como espacios democráticos de aprendizaje y opinión ciudadana. Estos lugares en el futuro reemplazarán a las casas barriales, centros de desarrollo comunitario, “Casas Somos” y otros equipamientos similares. El equipo de Innovación Ciudadana en Iberoamérica y Ciudad 2.0 (2014), define los laboratorios de innovación ciudadana como:

“...espacios en los que personas con distintos conocimientos, habilidades y diferentes grados de especialización académica y/o práctica se reúnen para desarrollar proyectos juntos. Espacios que exploran las formas de experimentación y aprendizaje colaborativo que han surgido de las redes

digitales para impulsar procesos de innovación ciudadana... a diferencia de las instituciones públicas que hemos heredado, como el museo, la biblioteca o el centro cultural, los nuevos laboratorios ciudadanos no tienen como función principal dar acceso y difundir iniciativas, sino que se centran en ofrecer plataformas que facilitan la participación de los usuarios en los procesos de experimentación y desarrollo de proyectos... También se diferencian de los laboratorios y los centros de investigación oficiales, ya que no son lugares de uso exclusivo para los expertos, sino espacios abiertos a la participación de cualquier ciudadano". (Innovación Ciudadana, 2014).

Es importante señalar que los procesos de participación se encuentran en un punto de inflexión histórica a raíz de los avances tecnológicos, las TIC's y aparatos móviles de comunicación se transformarán en instrumentos de validación y canales que aseguren la verdadera opinión de todos. Para que esto se pueda aplicar se necesitan plataformas digitales como, por ejemplo, el VIC (Vivero de Iniciativas Ciudadanas) que en España ha conglomerado a una cantidad muy respetable de agrupaciones ciudadanas que antes no tenían participación ni visibilización en la esfera pública.

En Ecuador, la Constitución de la República del 2008 y la Ley de Participación Ciudadana obligan a incorporar la opinión comunitaria en todos los ámbitos de la planificación territorial, pero las experiencias de participación comunitaria en este ámbito son muy pocas y en general, no son iniciativas que provienen de los gobiernos locales, sino desde la academia y organizaciones alternativas.

En el caso del DMQ, las entidades encargadas de la planificación han aceptado que se necesita el aval de la comunidad para las propuestas futuras de desarrollo urbano y lentamente han visto la necesidad de implementar procesos de participación multiescalar, desde las pequeñas comunidades y barrios hasta la constitución de la Asamblea de Quito, donde en el futuro, se discutirán los temas de planificación importantes para la ciudad.

2 CAPITULO DOS

2.1 La centralidad como concepto

Han sido muy numerosos los estudios realizados alrededor del tema de la centralidad. Desde los geógrafos y economistas alemanes que establecieron variedad de modelos de ciudad, incluyendo algunos estudios sobre las ciudades latinoamericanas. No es objetivo del presente estudio hacer una recopilación de los textos o teorías sobre la centralidad o los modelos de ciudad desarrollados a principios del siglo XX, pues se considera que el rango de análisis de dichos modelos es muy limitado para la complejidad que representa la ciudad contemporánea.

Por otra parte, también son extensos los estudios que se han realizado sobre las consideraciones antropológicas y la necesidad de los seres humanos de referirse a un lugar central, como símbolo totémico y referente religioso de la comunidad.

El concepto de centralidad está asociado a la idea de la jerarquía de un lugar. Esta idea también tiene su interpretación política, pues el centro se relaciona con el espacio de la autoridad. Un centro implica la necesidad de una periferia, de algo que está afuera, gravitando sobre una jerarquía. En términos de estructuras urbanas esto tiene interpretaciones referidas a los equipamientos estatales de poder y a un grupo supeditado, que no pertenece al centro.

“No se puede llegar a forjar una realidad urbana sin la existencia de un centro, esto es, sin agrupamiento de todo cuanto puede nacer en el espacio y producirse en él, sin encuentro actual o posible de todos los “objetos” y “sujetos”. (Lefevre, 1976).

Los movimientos post-estructuralistas del pensamiento se hicieron cargo de la dualidad centro-periferia reconociendo que la mente humana funciona formando pares conceptuales, entre los cuales uno es el privilegiado (centro), luego se fija el juego del sistema y se margina al otro componente. A través de la estrategia de la deconstrucción, como táctica para “descentrar”, se “subvierte” el rol del elemento marginal o secundario para que pase a ser central y temporalmente se elimina la jerarquía. El conocimiento se desarrolla a partir de este juego de inversión.

En la posmodernidad, a partir de las investigaciones de Jacques Derrida, el rol del centro ha sido cuestionado, dando paso a la visibilización de lo marginal, lo periférico, como

campos de acción importantes en todos los ámbitos humanos, incluyendo la ciudad. Derrida en su teoría de los opuestos binarios afirma que la mente humana funciona formando pares conceptuales, entre los cuales uno es el privilegiado (Centro), luego se fija el “juego” del sistema y se margina al otro componente. Para Derrida, la deconstrucción es una táctica para “descentrar”, que consiste en “subvertir” el rol del elemento marginal o secundario para que pase a ser central y temporalmente se elimina la jerarquía. El conocimiento humano se desarrolla a partir de este juego.

Las teorías de planificación urbana también han entrado en este juego, de una manera pendular otorgándole importancia a la periferia o al centro, dependiendo de la época histórica. Hoy, luego de la crisis medioambiental, se observa una valoración del tema periférico rural y agroproductivo, a través de las preocupaciones integradoras de las llamadas “ciudades-región”.

2.2 La centralidad como modelo de ciudad

Es difícil precisar en qué momento la idea genérica que ya estaba arraigada en el pensamiento humano de centralidad, se transformó en un modelo urbano específico. Además, la idea que este modelo se podía convertir en una estrategia de desarrollo parece muy ligada a procesos económicos y políticos del siglo XX.

Dentro de la complejidad de aspectos que pueden caracterizar una centralidad, para Mayorga (2015), uno de los más importantes es el valor simbólico del lugar, que está relacionado con la historia y calidad del espacio público generados a lo largo de años de cambios y adaptaciones.

Por otro lado, para Jordi Borja, una centralidad se construye día a día y como derecho ciudadano debe adaptarse a las necesidades, condiciones históricas y especificidades de cada lugar, pues las ciudades son distintas y también las formas de vida de sus habitantes cambian, para una sociedad urbana renovada, una centralidad renovada. Apoyando esta definición Luis Prado Ríos (Flacso, 2001) indica:

Los urbanistas, arquitectos, sociólogos y los múltiples profesionales que trabajan en la problemática urbana proceden de una manera analítica...este proceso analítico parte del desglosamiento de la realidad para llegar a un diagnóstico que permita entender las parcialidades analizadas, para luego superponerlas, compatibilizarlas o juntarlas en un nuevo orden de realidades. Solo son reales en la medida que el proceso es efectuado en un

momento en que se detiene el tiempo o se paraliza ex profeso para poder lograr esa coherencia. Sin embargo, la realidad no se detiene en ningún momento. Este proceso, que tiene una duración relativamente prolongada, concluye cuando ciertas cosas ya han cambiado y, peor aún, cuando se quiere proceder a su implementación que inclusive puede ser con años de diferencia al del momento de la formulación, está desactualizado. (Prado 2001)

Este argumento pone en tela de juicio las metodologías analíticas y de investigación urbanas que examinan un momento estático de la realidad, sin contar que los procesos sociales, económicos y ambientales son dinámicos, fluyen en el tiempo y de esta manera se construye la ciudad. Como se verá más adelante, las nuevas visiones del urbanismo señalan la importancia de esta situación, definiendo el proyecto urbano como una forma de articular los múltiples actores y procesos dinámicos de manera simultánea.

Otras definiciones de centralidad hacen hincapié en el concepto de "punto", que es inherente al de centralidad. Cuando la ciudad se estructura a partir de una serie de puntos, el resultado es una mayor fragmentación de usos, espacios y actividades desconectadas. Domenico di Senna (2009) explica este fenómeno:

¿Qué pasa cuando la dimensión espacial de un territorio se estructura por puntos? ¿Un punto puede contener diversidad y complejidad? Lo más probable es que no. La única complejidad de un punto se genera gracias a su función de acceso a otros puntos. Así volvemos a la importancia que ha adquirido hoy en día el movimiento. En lugar de vivir en un espacio continuo, nos movemos continuamente entre espacios discontinuos (puntos o nudos).

La estructura por puntos, frente a una estructura continua disminuye el nivel de diversidad y de complejidad. A menos diversidad y complejidad se corresponde una mayor necesidad de movimiento. Cada punto tiene su función y su identidad. Todo está organizado y es fácil de encontrar e identificar. Sin embargo si se busca "diversidad" es obligatorio moverse entre puntos diferentes. La mayoría de estos desplazamientos se hacen con medios de transporte y con una velocidad que no permiten relacionarse con el entorno. El desplazamiento rápido es una actividad excluyente, no permite hacer otras cosas, otras actividades. Solo tiene un inicio y un fin, sin posibilidad de una "sorpresa", de un cambio. Todo esto supone un empobrecimiento de los espacios intermedios, los espacios que relacionan los puntos, consecuentemente los espacios públicos. (Di Senna, 2009)

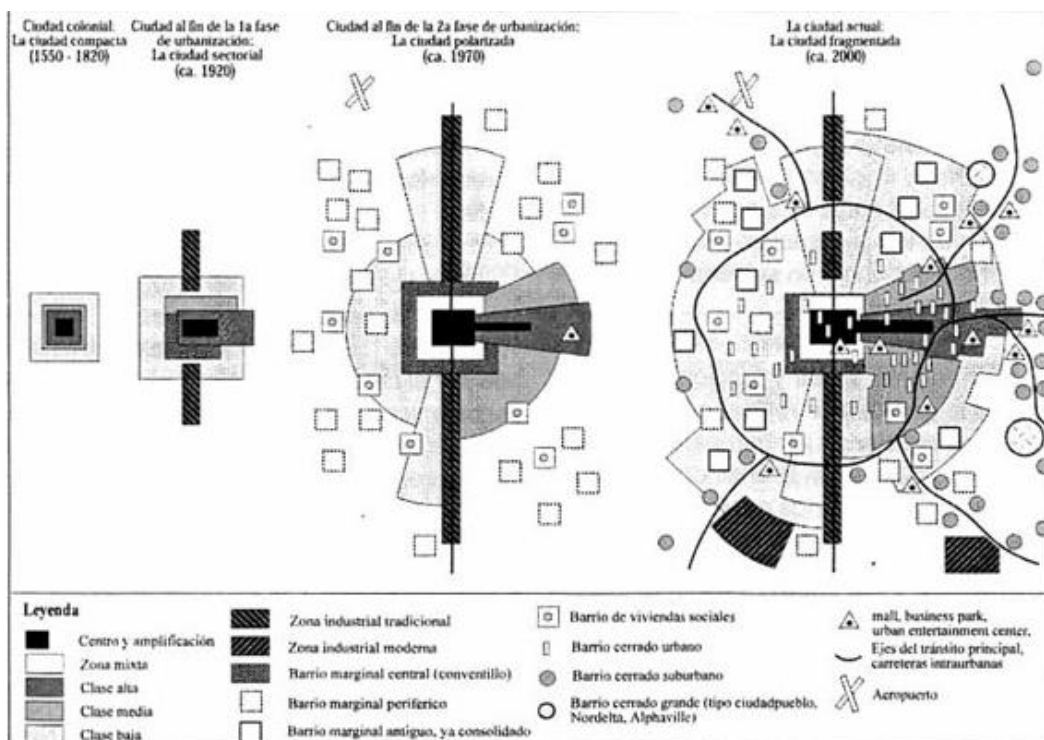
Las ciudades latinoamericanas son en su mayoría de estructura policéntrica, debido a los procesos de expansión urbana apoyados en las redes de transporte y comunicación

que producen nuevos espacios urbanizados en las periferias. Los gobiernos municipales para lograr una mejor gobernanza han adoptado este modelo que además se alinea con las visiones de equidad y de cercanías laboral para una creciente población que debe desplazarse.

En Latinoamérica el modelo de centralidades y policentralidades se ha arraigado en la mayoría de las ciudades, debido a que es un modelo muy adecuado para la cultura latina, pues promete una aparente mejor distribución de los polos de desarrollo urbano y su consolidación aparece como un símbolo de solidez del sistema económico, entendiendo que el esquema de centros económicos son la imagen de una ciudad próspera y pujante.

Es pertinente mencionar algunos estudios y modelos de la ciudad latinoamericana, como esfuerzos por tratar de entender un fenómeno con características especiales, tal como lo representa un modelo de ciudad latinoamericana producido por Borsdorf, Bahr y Janoschka (2002). Es un esquema abstracto (corema) de organización bidimensional referido a zonas y tipologías, a manera de estereotipo social y económico.

Figura 1: Modelo de desarrollo estructural de la ciudad Latinoamericana.



Fuente: Borsdorf, Bähr & Janoschka, 2002. Adaptado por Borsdorf.

Otro ejemplo es el planteado por Janoschka (2002), para un nuevo modelo de ciudad latinoamericana. En este modelo se hace hincapié en una estructura de “islas”, y Janoschka define que las estructuras insulares de la ciudad latinoamericana se han convertido en elemento determinante de la transformación y el desarrollo del espacio urbano y abarcan cuatro dimensiones. Estas se "superponen" sobre los ejes radiales y sectoriales de los modelos más antiguos, o se desarrollaron a partir de ellos:

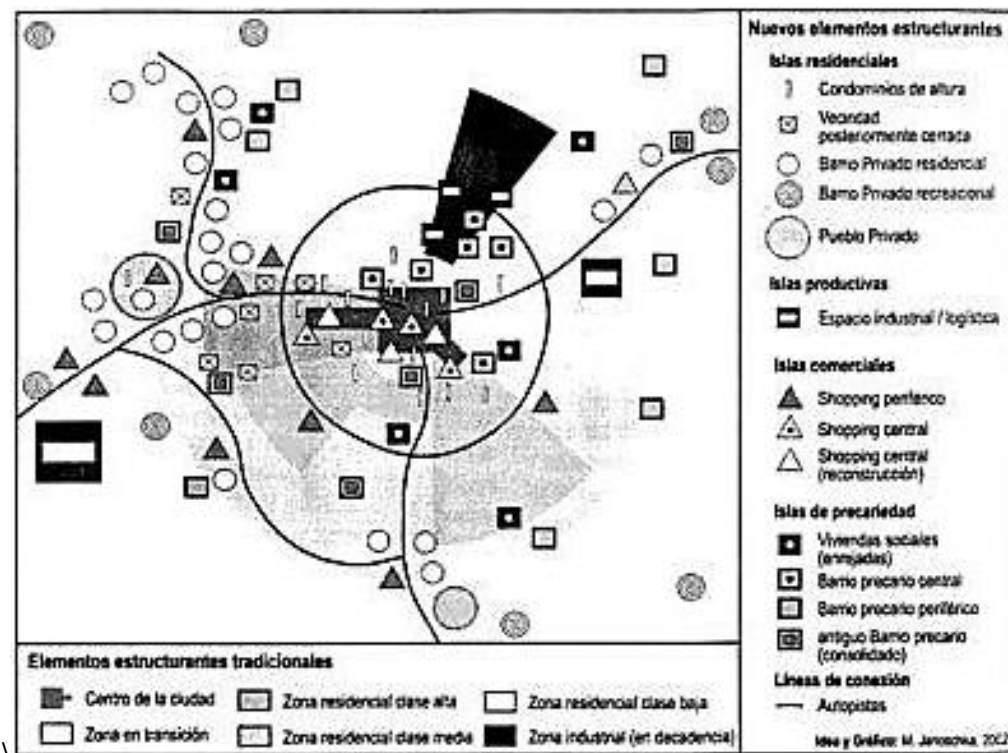
Islas de riqueza: la diversa nomenclatura en los países de América Latina apenas posibilita una denominación con validez general. Pero en todas las ciudades existen condominios urbanos y de varios pisos para las clases medias y altas. Como elemento adicional se toman en cuenta también los vecindarios aislados con posterioridad. En el espacio suburbano se pueden distinguir tres elementos: el Barrio Privado como lugar de residencia principal, el Barrio Privado como lugar de residencia secundaria, así como también megaproyectos, con la unión de más funciones urbanas. La composición social alcanza desde la clase media –incluso la clase media-baja– hasta la clase alta.

Islas de producción: el modelo distingue dos clases de áreas industriales. Por un lado, las áreas industriales nuevas, desarrolladas y comercializadas en forma privada. Frente a esto, áreas industriales ya existentes, cuya reforma parcial y revalorización producen ínsulas industriales con uso individual en grandes ejes industriales tradicionales.

Islas de consumo: en el modelo se distinguen centros urbanos de compras recién construidos y centros que reciclan la infraestructura edilicia previamente existente. También se toman en cuenta los templos suburbanos del consumo y el tiempo libre.

Islas de precariedad: el modelo muestra barrios informales o precarios centrales, barrios informales o precarios en el borde de la ciudad (de los cuales algunos se han consolidado a lo largo de las últimas décadas) y los barrios de vivienda social. La terminología se orienta de acuerdo a los conceptos que ya fueron utilizados en los viejos modelos de la ciudad latinoamericana de Mertins y Bähr. En este contexto, se prescinde de la distinción propuesta entre barrios ilegales y semi-ilegales, porque muchos barrios de "casillas" fueron legalizados o por lo menos aceptados de facto por la administración municipal. (Janoschka, 2002)

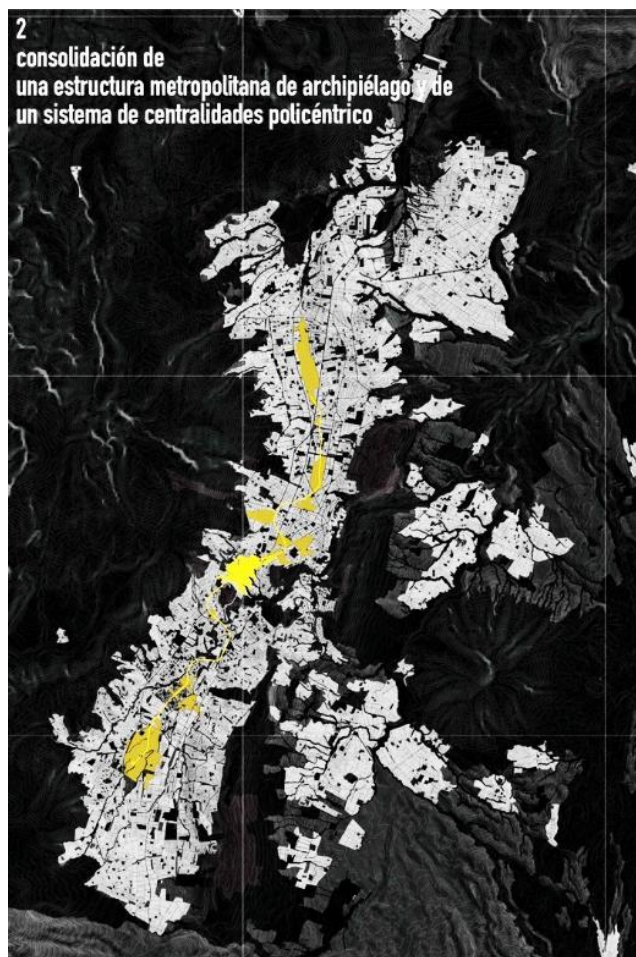
Figura 2: Nuevo modelo de la ciudad Latinoamericana.



Fuente: Janoschka, 2002.

Lo anterior sirve para evidenciar que las centralidades son el modelo estandar y abstracto que define la ciudad latinoamericana y en el caso de Quito se aplicó en el PMDOT 2015 como “estructura de archipiélago”, tal como lo evidencia la figura 3.

Figura 3: Estructura de archipiélago y sistema de policentrilidades en el DMQ.



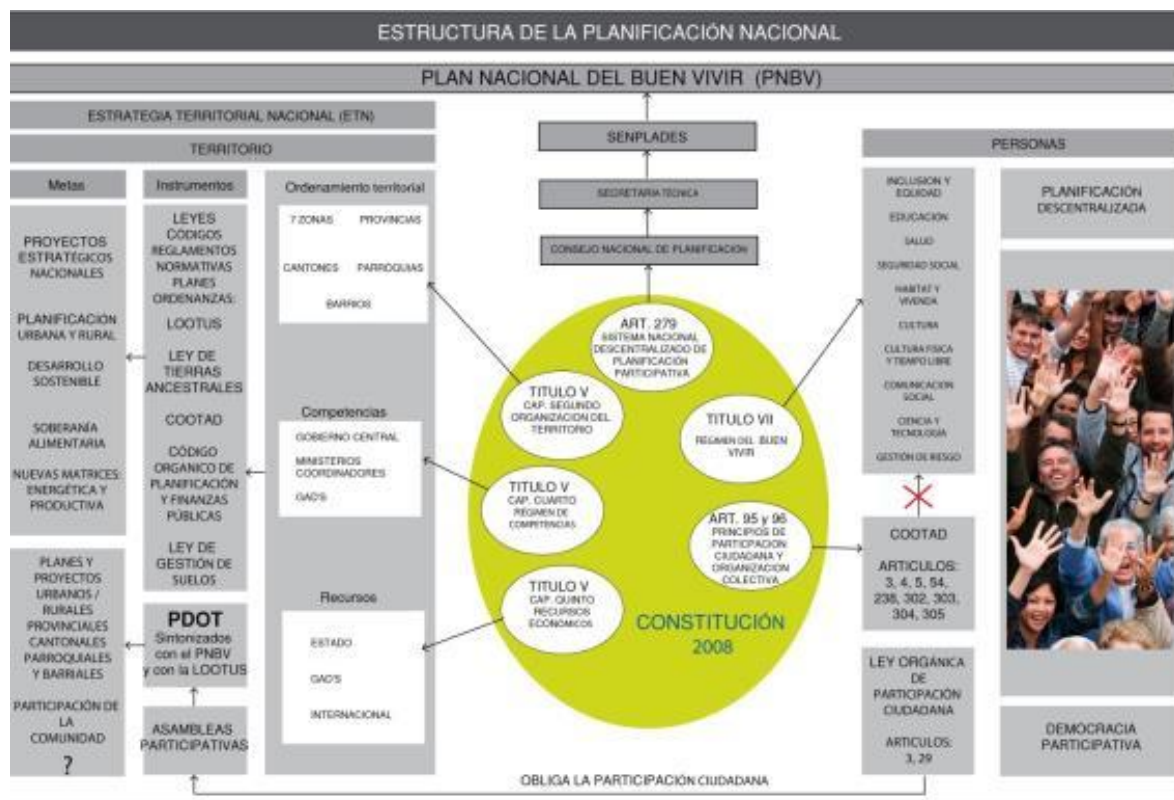
Fuente: PMDOT, 2015

2.3 El modelo de centralidades en la planificación y el desarrollo territorial en Ecuador

Durante el inicio del gobierno de la Revolución Ciudadana en Ecuador en el período 2007 - 2017, se planteó la necesidad de contar con un plan nacional que estructurará todas las decisiones respecto a proyectos prioritarios para el desarrollo de los ámbitos: económico-productivo y territorial. De esta manera, se desarrolló el Plan Nacional del Buen Vivir (PNBV), como el gran paraguas que ordena las decisiones de planificación nacional. A partir de esto y por mandato constitucional, se desarrollaron diversos instrumentos legales

que permitan la correcta aplicación de las políticas públicas respecto a ley de tierras, ley de finanzas públicas y la ley de ordenamiento, gestión territorial y uso de suelo. (Fig. 4).

Figura 4: Estructura de la Planificación Nacional según los planteamientos del Plan Nacional del Buen Vivir, 2007 – 2017.



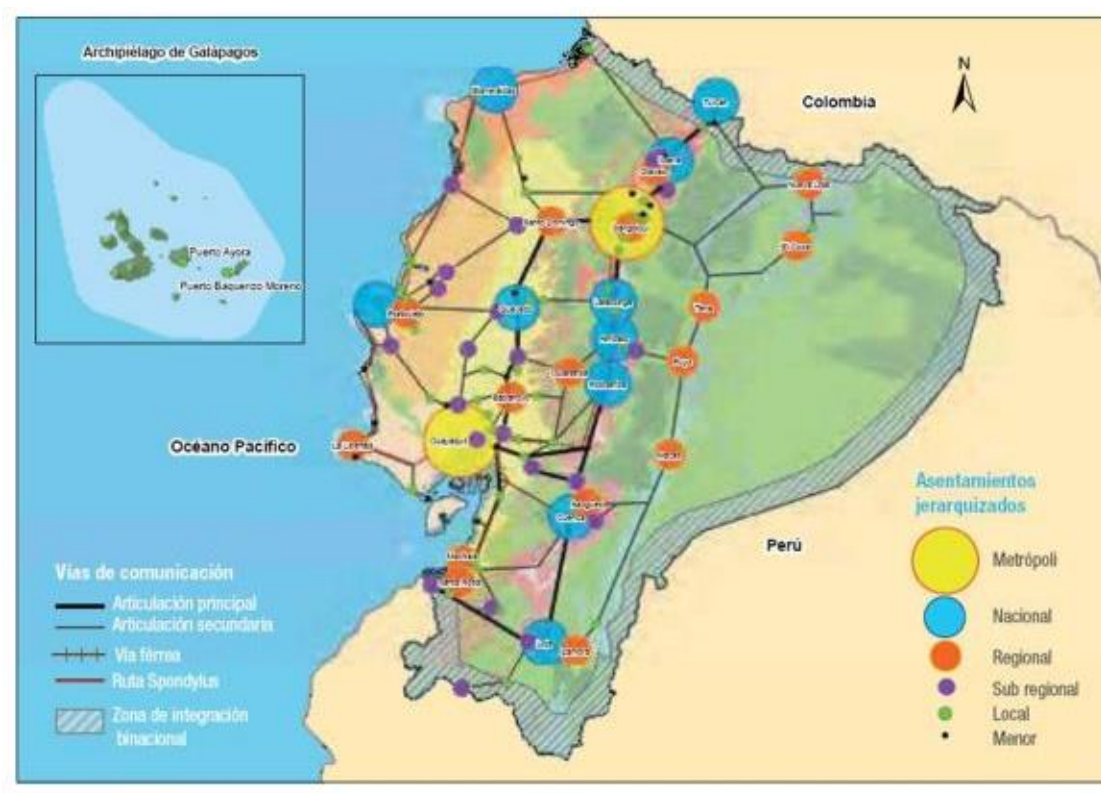
Fuente: Paladines, 2017.

El principal instrumento para constituir la Estrategia Territorial Nacional, es el COOTAD (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización) que define las bases técnicas político administrativas para lograr autonomías y eficiencia de recursos. Dentro del COOTAD, se establece que el país se dividirá en regiones y éstas a su vez estarán estructuradas por policentralidades urbanas, de diferente escala, referidas al tamaño e importancia estratégica de cada ciudad.

Es evidente que ya desde el inicio de la planificación nacional se entiende la estructuración del territorio nacional a través de un “sistema de centralidades”, articuladas por la red vial nacional. El código de ordenamiento territorial establece que las regiones,

provincias, cantones y parroquias deben conjugar lo espacial, funcional, social, ambiental y el suelo, con una visión sistémica, más cercana a una estructura de redes de conectividad o redes policéntricas.

Figura 5: Jerarquía de los asentamientos humanos en Ecuador.



Fuente: IGM,2012. Senplades,2013; INEC,2010.

Elaboración: Senplades,2013.

Este modelo nacional de planificación presenta un problema, pues se podría argumentar que un modelo de centralidades es incompatible con un modelo de red sistémica. Sin embargo, en la estructuración de los territorios y sobre todo en algunas ciudades se mantiene la visión de crear “centralidades”, “sub-centralidades” o “micro centralidades”, que es un modelo que tiende a privilegiar el desarrollo de las ciudades

grandes y medianas, contrario a una aproximación más holística de la planificación territorial.

2.4 Las condiciones de la nueva planificación territorial en Ecuador

El COOTAD obliga a todos los gobiernos seccionales a planificar el territorio por medio de Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT), empezando una necesaria cultura de planificación a lo largo del país, que debe cumplir con diversas condiciones como son la participación ciudadana y el cumplimiento de ordenar el territorio de manera sustentable, igualitaria y eficiente. De esta manera, todos los GAD's deben tener un plan de ordenamiento, el cual debe incluir decisiones estructurantes, como es el modelo sobre el cual se va a actuar para el desarrollo de las comunidades. Esto es importante pues es necesario tener una guía establecida por cada comunidad para definir dónde se van a realizar los proyectos, en que zonas se desarrollarán programas y cuáles son los criterios de planificación que aseguren una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos.

Durante el período legislativo 2014-2016, la Asamblea Nacional aprobó varias leyes concernientes a la legislación y normativa de la planificación territorial en el Ecuador. Por primera vez en la historia nacional se estructuró un cuerpo unitario y coherente, con la finalidad de establecer códigos, estrategias y disposiciones que estructuren un cuerpo legal alineado con el PNBV y las nuevas visiones de país.

Entre estas leyes, la Ley Orgánica de Ocupación Territorial, Gestión y Uso de Suelo (LOOTUS) fija las competencias del ordenamiento territorial, uso y clasificación del suelo urbano-rural y el desarrollo equitativo del territorio. La ley contempla mecanismos y herramientas de planeamiento y gestión del suelo que buscan racionalizar el uso del suelo hacia ciudades equitativas, sustentables y de calidad; a su vez, permite a los Municipios la aplicación efectiva de sus competencias sobre el territorio en el marco de la ley y de sus planes de ordenamiento territorial.

La LOOTUS garantiza los derechos de las personas sobre el suelo, el derecho a un hábitat seguro y saludable; a una vivienda adecuada y digna; a la ciudad; a la participación

ciudadana; y a la propiedad en todas sus formas, procurando la efectividad de los derechos constitucionales de la ciudadanía.

La ley hace hincapié en el derecho a la ciudad, a través de cinco principios rectores:

a) El ejercicio pleno de la ciudadanía que asegure la dignidad y el bienestar colectivo de los habitantes de la ciudad en condiciones de igualdad y justicia.

b) La gestión democrática de las ciudades mediante formas directas y representativas de participación democrática en la planificación y gestión de las ciudades, así como mecanismos de información pública, transparencia y rendición de cuentas.

c) La función social y ambiental de la propiedad que anteponga el interés general al particular y garantice el derecho a un hábitat seguro y saludable. Este principio contempla la prohibición de toda forma de confiscación.”

d) La función pública del urbanismo: “Todas las decisiones relativas a la planificación y gestión del suelo se adoptarán sobre la base del interés público, ponderando las necesidades de la población y garantizando el derecho de los ciudadanos a una vivienda adecuada y digna, a un hábitat seguro y saludable, a un espacio público de calidad y al disfrute del patrimonio natural y cultural.”

e) La distribución equitativa de las cargas y los beneficios: “Se garantizará el justo reparto de las cargas y beneficios entre los diferentes actores implicados en los procesos urbanísticos, conforme con lo establecido en el planeamiento y en las normas que lo desarrollen”.

La promulgación de esta Ley ha sido una oportunidad única en el país para realizar una reflexión crítica sobre los principios sobre los cuales se sustenta la planificación territorial en todas las escalas de participación. Pese a ser un esfuerzo por lograr una coherencia con los principios de valores como el buen vivir y derechos ciudadanos, no se lograron cambios en lo fundamental, por ejemplo, en los mecanismos de participación ciudadana, que están consagrados en la Ley Orgánica de Participación ciudadana y obliga a los GAD a tomar las decisiones de planificación de las ciudades a través de Asambleas Participativas.

La LOOTUS evidencia una preocupación por salvaguardar los elementos ambientales, físicos naturales y de equidad e invita a los gobiernos a tener una “visión de ciudad”. Pero no obliga a presentar modelos adecuados de planificación, sobre los cuales implementar las decisiones de proyectos emblemáticos para las comunidades.

Ante este panorama, surgen las preguntas: ¿Quién establece los modelos que estructuran las ciudades? ¿Tienen los planificadores y técnicos la capacidad de para definir los modelos de ciudad que se quieren establecer, por sobre las opiniones de la población? ¿Quién debe definir la “visión de ciudad”? Si se acepta que existen ciertas decisiones que no pueden ser tomadas por la comunidad por falta de conocimientos técnicos, ¿no es adecuado pensar que las diferentes “visiones de ciudad” deberían ser tema de debate y no una serie de conceptos impuestos por una agenda global, nacional o incluso, de opinión personal?

2.5 El caso del Distrito Metropolitano de Quito

Quito tiene una larga tradición de planificación urbana. Al hacer una revisión de los diferentes planes de ordenamiento territorial a lo largo de la historia, se evidencia un factor común: todos son planes basados en *programas* y *políticas* de intervención dentro de la trama urbana. El ordenamiento territorial se entiende como las normativas que regulan el objeto construido, el bien inmueble; además debe cumplir con ciertos requerimientos que van variando a lo largo del tiempo, dependiendo de las modas urbanísticas del momento.

De esa manera se entiende la explosión del crecimiento suburbano en los barrios periféricos en los años ‘70, la constante planificación basada en la movilidad vehicular y los nuevos intentos por incorporar conceptos como “ciudad inteligente”, “ciudad emprendedora” y “ciudad sustentable” de la última década. Estos nuevos lineamientos que están incluidos en el PMDOT 2015 y define tres elementos estructurantes de la organización del territorio: la visión de sostenibilidad integral para el DMQ, el fortalecimiento del modelo de centralidades y subcentralidades y la estructuración de la conectividad mediante vías de uso vehicular (PMDOT 2015).

Al realizar un estudio del desarrollo histórico de los planes de ordenamiento del DMQ se evidencia un proceso de desarrollo gradual de la idea y modelo de centralidades, que se va construyendo paulatinamente hasta llegar a posicionarse tras ser un tema largamente discutido entre los planificadores municipales.

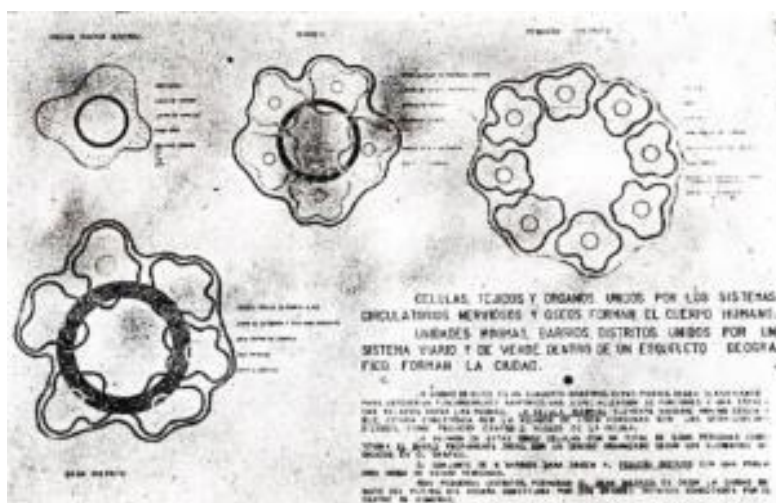
En el caso de las centralidades periféricas de Quito, no tienen valor histórico ni simbólico y existen por imposición, por lo que son nuevas centralidades artificiales y “en construcción”. Por ejemplo, en la zona sur, los antecedentes históricos corresponden a las grandes haciendas que desaparecieron debido a los procesos de lotización. Los ejes ambientales naturales (cuencas hídricas) presentes en el territorio, son los únicos elementos que se mantiene y se deben rescatar como corredores verdes con valor significativo y parte de la memoria del lugar.

2.6 El modelo de centralidad en la historia de la planificación urbana del DMQ

Desde 1945, año en que se desarrolló el primer plan regulador para Quito, han transcurrido más de 70 años. En ese lapso, las diferentes autoridades han presentado 16 planes de ordenamiento territorial y planes parciales. En muchos casos, los planes se han superpuesto, generando una sensación de incertidumbre acerca de la validez de dichos documentos.

El Plan Regulador de Jones Odriozola del año 1945 definió un modelo de “células” organizadoras del territorio, que no son otra cosa que una metáfora biológica para centralidades. La propuesta de Odriozola va más allá planteando un sistema de verdes conectores de estas células, evidenciando un primer conflicto, que a lo largo de la historia de la ciudad, no se ha podido resolver

Figura 6: Concepto de “células barriales” en el Plan Regulador de Jones Odriozola.



Fuente: Municipio de Quito, 1948

Figura 7: Planteamiento de centralidades en Plan Regulador de Jones Odriozola



Zonización y Centros Caracterizados del Futuro
(Proyecto)

Fuente: Municipio de Quito, 1948.

En el proyecto urbanístico de Jones Odriozola el aspecto más importante fue la articulación de espacios verdes, que según el plano elaborado (fig. 7), incluía las cuencas hidrográficas, así como la rama urbana vehicular, de manera que se generaba un sistema coherente entre lo natural y lo construido.

Figura 8: Propuesta para la creación de una red verde urbana integrada con el sistema viario.



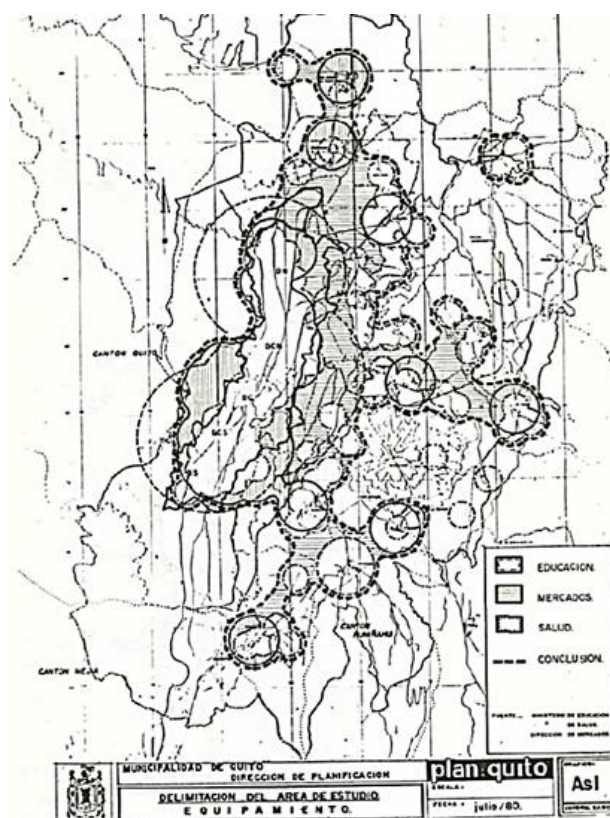
Espacio Vario y Verde del Futuro
(Proyecto)

Fuente: Municipio de Quito, 1948.

20 años después de su promulgación, el municipio declaró el proyecto urbanístico de Jones Odriozola como “letra muerta” y desarrolló el Plan Director de Urbanismo de 1967. En este plan no se hace mención de un modelo de centralidades, pero se proyectan las directrices germinales de la expansión del hipercentro hacia el norte, como lugar para la ubicación de equipamientos gubernamentales en la Pradera, Av. Amazonas e Ñaquito, lo cual consolidó el centro financiero de la capital, zonificación que perdura hasta el momento actual.

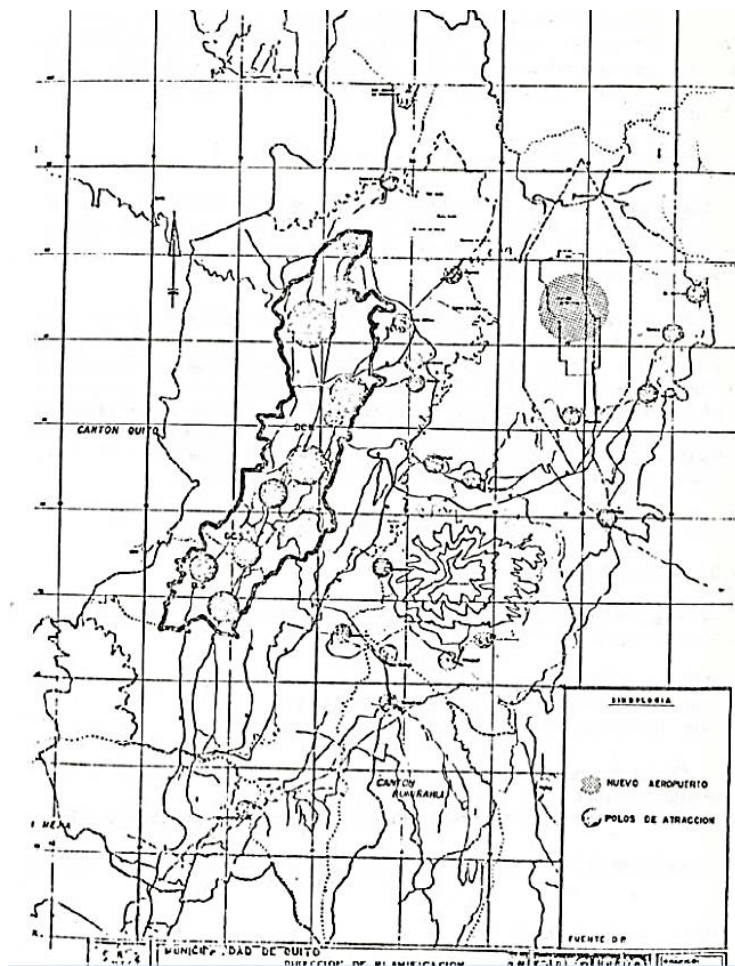
El Plan Quito de 1980 se presenta como una reformulación de lo planteado con anterioridad, pues las condiciones de crecimiento y las dinámicas urbanas habían cambiado debido al boom petrolero y fenómenos de migración masiva. Aparece un germen del modelo de centralidades cuando se analiza la ubicación desequilibrada de los equipamientos en el territorio (fig. 9) y se estipulan “polos de atracción” (fig. 10), lo que establece una tendencia hacia la generación de centralidades urbanas y rurales.

Figura 9: Ubicación de equipamientos como centralidades en el territorio



Fuente: Plan Quito, 1980, pag. 357.

Figura 10: Polos de atracción.



Fuente: Plan Quito, 1980, pag. 357.

Este Plan hace especial mención en la necesidad de proteger zonas naturales y hace énfasis en la definición de áreas de preservación del patrimonio histórico de varias zonas, las que se mantienen hasta hoy.

El Plan General de Desarrollo Urbano del 2001 (PGDT 2001). plantea un “nuevo modelo” para la ciudad. Se menciona la “revitalización urbana, recuperación de espacios públicos y centralidades menores”, en conjunto con la consolidación de subcentros metropolitanos en la periferia urbana. En lo referido al sur de Quito, se establece:

La recuperación del Sur de Quito (Turubamba), mediante el desarrollo urbano integral de la zona sustentado en la consolidación o estructuración de varios

proyectos urbanísticos (El Conde, Quitumbe y Garrochal), en la terminación e implementación de equipamientos y servicios y en el tratamiento de las áreas de protección ecológica, ríos y quebradas, aprovechando sus favorables condiciones paisajísticas. (PGDT 2001)

En el PDOT del 2004, llamado Plan Equinoccio 21, se define específicamente un modelo de ciudad “policéntrica y compacta” para el DMQ. En el Plan General de Desarrollo Territorial del 2006 se vuelve a establecer la necesidad de un modelo de ciudad policéntrica.

En el año 2008 se solicitó una consultoría, financiada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), conocida como “Programa de fortalecimiento de centralidades urbanas de Quito” (EC–L1041). El objeto de este estudio fue definir de manera más clara lo que se entiende por centralidad urbana, dar una clasificación tipológica multiescalar, establecer modelos de gestión para su desarrollo y definir dónde estarían ubicadas dichas centralidades en el Distrito. Además, se plantearon posibles proyectos para fortalecer cada una de las centralidades. Se plantea que el fortalecimiento de las centralidades es una oportunidad para introducir una nueva fase en el desarrollo urbano del DMQ.

Este documento es un extenso estudio que fundamenta y justifica el modelo de centralidades y policentralidades urbanas. Se propone un diagnóstico para el DMQ que define los siguientes problemas principales:

El crecimiento poblacional y la expansión de la mancha urbana de los últimos años conllevan a la disfuncionalidad e ineficiencia de la estructura urbana que se manifiestan en:

Un fuerte desequilibrio en la distribución de los equipamientos en la ciudad.

Incremento del número y tiempo de desplazamientos dentro y a la ciudad, lo que produce una situación de tráfico y movilidad altamente conflictiva y un aumento de la contaminación atmosférica.

Fenómenos de expansión informal, la ocupación de áreas protegidas y alteración de los sistemas ecológicos.

A estos problemas urbanos se suman los problemas socioeconómicos como son el aumento de la pobreza de la población y el deterioro progresivo de la calidad de vida.

Estas problemáticas causan un desequilibrio e inequidad territorial, lo que deriva en la necesidad de crear un modelo policéntrico que genere lugares de servicios, abastecimiento y recreación a lo largo del territorio.

El estudio define 27 centralidades para el DMQ y las clasifica en cuatro grupos, según el siguiente cuadro:

Figura 11: Tipología de las centralidades según su escala, características y equipamientos.

TIPOLOGÍAS DE CENTRALIDADES	CARACTERÍSTICAS	EQUIPAMIENTOS
Metropolitana	Son centralidades que atraen población de toda la ciudadanía en razón a que agrupan empleo, equipamientos y sitios de utilidad general. Son lugares consolidados y tradicionales. Para su accesibilidad, sus usuarios, en su gran mayoría población flotante, requieren de la utilización del sistema integrado de transporte público.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Aeropuertos ■ Alcaldía ■ Estadios ■ Museos ■ Parques Metropolitanos ■ Sedes Principales Entidades Públicas ■ Universidades
Zonal	Son centralidades localizadas en nodos de equipamientos de tipo intermedio, en donde hay una alta oferta de servicios que atraen población de la misma zona pero también de otros sectores de la ciudad en razón a que agrupan servicios diversos.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Administraciones Zonales ■ Bibliotecas ■ Centros Multideportivos ■ Centros Comerciales ■ Centros Financieros y Empresariales ■ Teatros ■ Terminales de Transferencia
Sectorial	Son centralidades con altas densidades de población y en donde se presta algún tipo de actividad especializada que puede ser articulada con otras centralidades de la misma escala para activar su potencial estratégico mediante una adecuada conectividad. Las centralidades sectoriales tienen una fuerte relación con las centralidades zonales en donde se localizan servicios de una mayor demanda.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Centros Comunitarios ■ Centros Culturales ■ Centro de Equidad y Justicia ■ Centros Deportivos ■ Centros Feriales ■ Escuelas Taller ■ Estaciones de Integración Multimodal ■ Guarderías ■ Lugares de recreación ■ Puntos de Recaudo
Barrial	Son centralidades localizadas en áreas residenciales en donde se concentran servicios primarios que satisfacen el quehacer diario de sus residentes. Las centralidades barriales tienen una fuerte relación con las centralidades sectoriales y zonales en donde se localizan servicios de una mayor demanda.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Centros Barriales ■ Centros de Capacitación ■ Comercio (peluquerías, panaderías, farmacias, floristerías, heladerías) ■ Entidades Bancarias ■ Salas de Cultura ■ Sala Cunas.

Fuente: Innovar, Fortalecimiento de las centralidades urbanas de Quito, 2009.

Es interesante destacar que, para la zona sur, se estableció una centralidad en la parroquia Guamaní y se desarrolló un proyecto específico a manera de ejemplo, definido como:

La centralidad sectorial Guamaní es una centralidad nueva en un sector de rápida expansión de la ciudad, que deberá equilibrar los usos residenciales con una adecuada oferta de actividades y servicios. Requiere de una óptima accesibilidad y conectividad mediante un eje estructurante que reorganice este sector aún no consolidado de la ciudad. Esta centralidad, conjuntamente con las centralidades sectoriales Chillogallo, La Ecuatoriana y Turubamba, dispone de un importante potencial para definir el límite sur de la ciudad y generar una oferta de servicios que respondan a las necesidades de la región. (Innovar 2009)

Se define que esta zona tiene un potencial ambiental importante en las quebradas pues refuerzan la conectividad este-oeste. Además, se establece un “proyecto semilla” con las siguientes características:

El intercambiador intermodal consiste en un paso deprimido en glorieta con plataforma de calzadas, aceras y alameda, articulado con el parque mirador de los nevados, la rehabilitación del espacio público de la Calle Lucía Albán y **la construcción de un corredor verde este-oeste entorno a la quebrada Caupicho**. Esta nueva red de espacio público podría ser el referente para la configuración de la imagen urbana de este sector en crecimiento. A mediano plazo se podría complementar la intervención con la construcción de una sede satelital de la Administración Zonal Quitumbe. (Innovar 2009, pág. 80)

A manera de conclusión el estudio del BID establece los siguientes aspectos importantes:

El fortalecimiento de centralidades enfatiza en la ampliación y desarrollo de las capacidades de gestión del sector público, a través de la cualificación de instrumentos de planificación, gestión y financiamiento del desarrollo urbano, incluyendo de manera explícita posibles actuaciones asociativas y corresponsables con la empresa privada y el sector comunitario. (Innovar 2009)

Y aclara que una de las finalidades del estudio es sentar las bases para acceder a créditos y financiamiento que permita la realización de proyectos concretos.

Este estudio es un punto importante en la consolidación del modelo de centralidades en Quito, pero haciendo una evaluación al haber transcurrido 8 años de su publicación, se evidencia que no se han realizado ninguno de los proyectos que sugiere el documento, no se han adoptado ninguna de las estrategias de gestión ni se han financiado proyectos para fortalecer las centralidades. En la zona sur, esto se comprueba al revisar la rendición de

cuentas del año 2015, que como información pública permite comprobar que en el rubro “centralidades”, pese a tener presupuestos asignados, no se ejecutó ninguna obra (fig. 12).

Figura 12 : Informe de rendición de cuentas 2015. Administración Zonal Quitumbe.

INFORME RENDICIÓN DE CUENTAS A.Z.Q. 2015



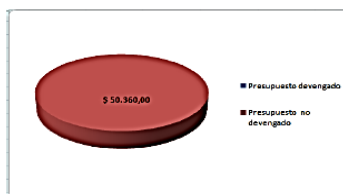
PROYECTO:
Centralidades.

DESCRIPCIÓN:
Son obras de espacios centrales dentro de la Jurisdicción Quitumbe

METAS ALCANZADAS:
No se contrataron los 4 estudios

EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA:

DETALLE	INVERSIÓN 2015
Presupuesto Asignado	\$ 50.360.00
Presupuesto Devengado	\$ 0.00
Cumplimiento Porcentual	0.00 %



Fuente: Informe rendición de cuentas AZQ, 2015, pag.22.

Lo anterior genera cuestionamientos respecto a la validez y pertinencia de mantener un modelo que no se aplica en el territorio y que no contribuye de manera significativa al desarrollo urbano de los barrios periféricos.

Se valora que el estudio BID plantea aspectos positivos en cuanto a la implementación de estrategias de centralidad que derivarán en un mejoramiento de las condiciones de equidad socio-económica y valoración del tiempo de las personas en sus desplazamientos por trabajo; también se reconoce que es un modelo de expansión metropolitana insostenible en el tiempo y establece la necesidad de generar estrategias de

gestión mixta público-privadas para lograr la consolidación de centralidades en las zonas marginales del distrito.

El estudio define que las centralidades pueden ser históricas, espontáneas, generadas por las diversas dinámicas urbanas o definidas artificialmente. En el caso de la zona sur, se evidencia que no existen centralidades históricas ni barriales y cualquier definición sería subjetiva y arbitraria. Esto explica la falta de apropiación e interés de la comunidad por consolidar éstas áreas predeterminadas por la planificación de escritorio.

A partir del estudio del BID, el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT) del 2012 reafirma y consolida el rol de las centralidades, las enmarca dentro de un sistema distrital y las configura como un sistema multiescalar, que se complementa con las redes de espacios públicos y áreas verdes.

El Sistema Distrital de Centralidades consiste en una red de componentes jerarquizados y complementarios que establece una jerarquía de centralidades metropolitanas, zonales y sectoriales de acuerdo a factores de localización, escala y cobertura así como de la disponibilidad de suelos de oportunidad para futuros (re-)desarrollos. Las centralidades de diferente escala se complementan mutuamente, cubriendo la demanda de bienes, servicios y empleo de la ciudad, una zona o un sector, delimitado por un radio específico de cobertura y condiciones de accesibilidad.

Las centralidades son, desde un punto de vista socio-cultural, lugares de interacción social, respeto a las diferencias y de generación de conocimiento en los cuales los ciudadanos que habitan en sus cercanías se ven representados e identifican a la centralidad como tal, y se apropian de ella. Las centralidades están vinculadas, además con usos de mayor actividad, con la presencia de equipamientos y de la dotación de espacio público para su articulación y consolidación, y responden a las demandas de equipamiento e infraestructura desde el sector productivo.

El Sistema Distrital de Centralidades incorpora centralidades existentes y nuevas, con el objetivo de incentivar la configuración de una estructura urbana policéntrica, disminuir la afluencia a las centralidades metropolitanas actuales, asegurar la dotación desconcentrada del territorio con equipamientos mínimos y acercar los servicios sociales, comerciales, recreacionales y culturales a los lugares de residencia y mejorar las condiciones para el desarrollo productivo del Distrito. (Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial, 2012-2022, pag. 99)

En el último Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad, el PMDOT 2015, se incorporó como política pública oficial el modelo de centralidades. En el texto explicativo, en la III Parte: “Bases conceptuales para la construcción del modelo territorial” se define:

Consolidación de una estructura metropolitana de archipiélago y de un sistema de centralidades policéntrico: El territorio metropolitano se caracteriza por una forma de expansión urbana, altamente homogeneizadora, del espacio geográfico del Distrito. El modelo territorial que se propone en este plan se caracterizará por el establecimiento de unos límites precisos que contengan el territorio urbano consolidado, construyendo un sistema de islas urbanas que se despliegan de manera controlada sobre el territorio, garantizando la coexistencia de la mancha urbana con la complejidad y la riqueza de la ecología sobre el territorio geográfico del distrito metropolitano, y erradicando la condición actual de semi-urbanización que caracteriza buena parte del territorio de distrito metropolitano, y que depreda espacios que de otro modo podrían cumplir con mayor eficiencia la función de producción agrícola para la que están actualmente destinados. (PMDOT, 2015)

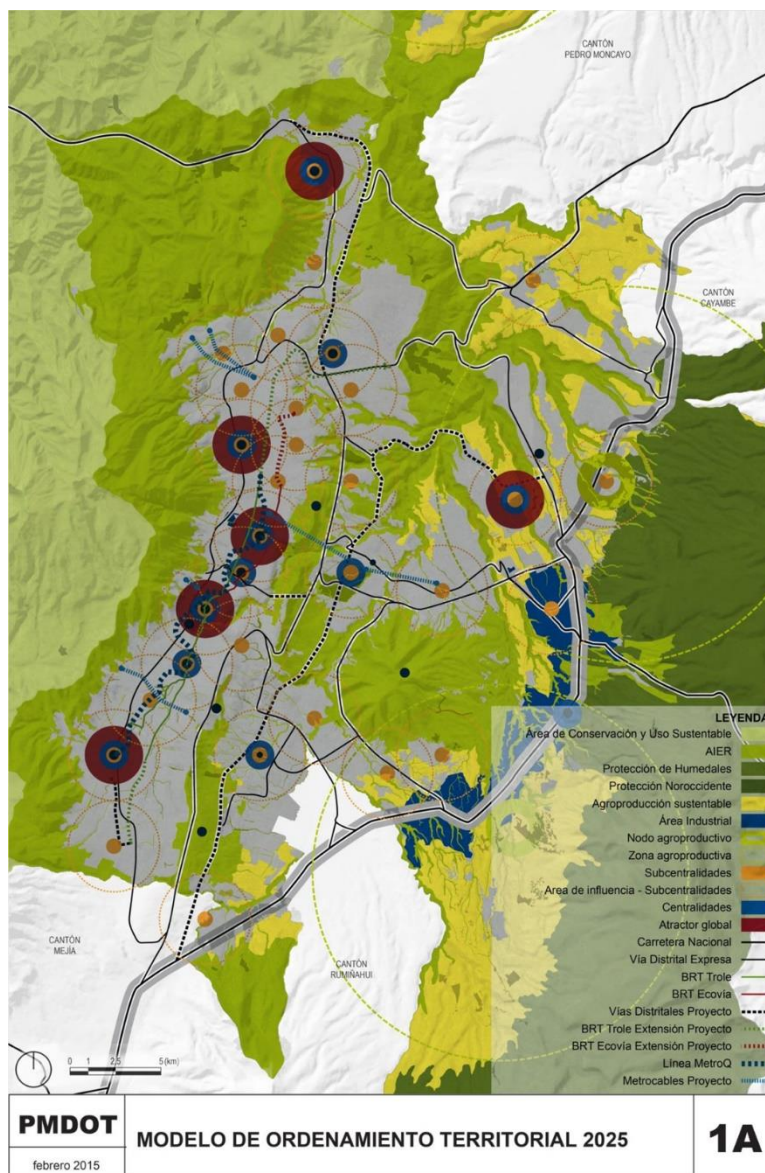
En este plan se definen 4 tipos de centralidades:

1. Centralidades atractoras, de carácter global o regional: Pueden atraer o generar influencia más allá de los límites del Distrito; esta influencia puede ser económica; turística, cultural y patrimonial. Posicionan al Distrito en el ámbito regional y mundial.
2. Centralidades urbanas: Pueden concentrar grandes grupos de población y estar dotadas de servicios, equipamientos de carácter zonal y urbano; áreas productivas y centros de trabajo concomitantes; su consolidación es el factor que va a permitir crear condiciones de equidad en todo el territorio y lograr un reparto razonablemente homogéneo de la población.
3. Subcentralidades zonales: Permiten estructurar a las centralidades por medio de circunscripciones menores y con especialidades como el comercio, los equipamientos, las áreas productivas que permitan la localización de los centros de trabajo cercanos a los sitios de asentamiento de la población.
4. Nodos agroproductivos: Permiten estructurar a las centralidades por medio de circunscripciones menores y con especialidades como el comercio, los equipamientos, las áreas productivas que permitan la localización de los centros de trabajo cercanos a los sitios de asentamiento de la población.

(PMDOT, 2015)

Cada una de estas categorías se ven reflejadas en el modelo propuesto para la estructuración del territorio en sus diversas escalas, como se indica en la fig. 13.

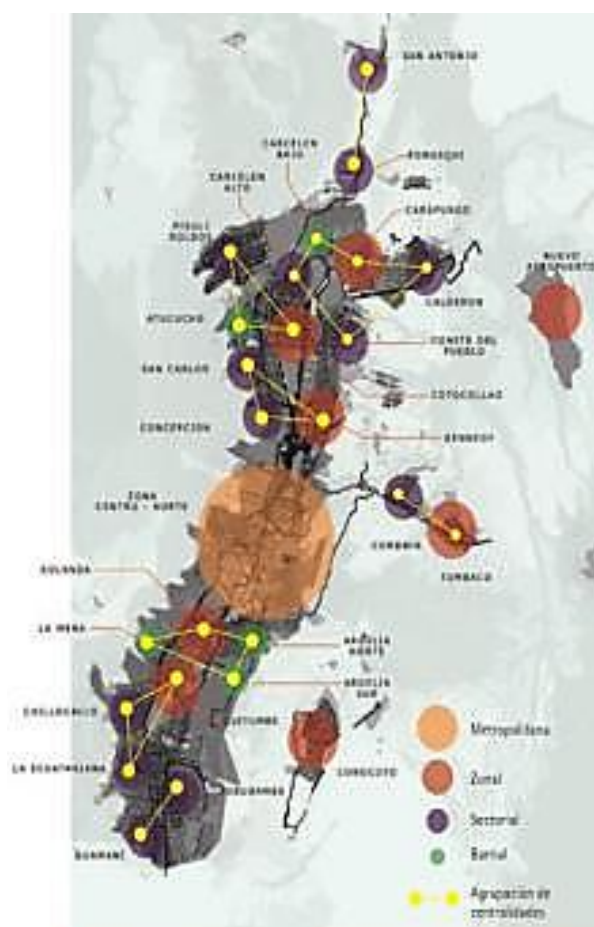
Figura 13: Modelo de estructuración del territorio 2025.



Fuente: PMDOT, 2015.

La figura 14, muestra la visión de las centralidades entendidas como un sistema de relaciones, donde la composición territorial y el concepto de punto central no permite la conectividad directa entre los puntos definidos.

Figura 14: Relación de conectividad entre las centralidades

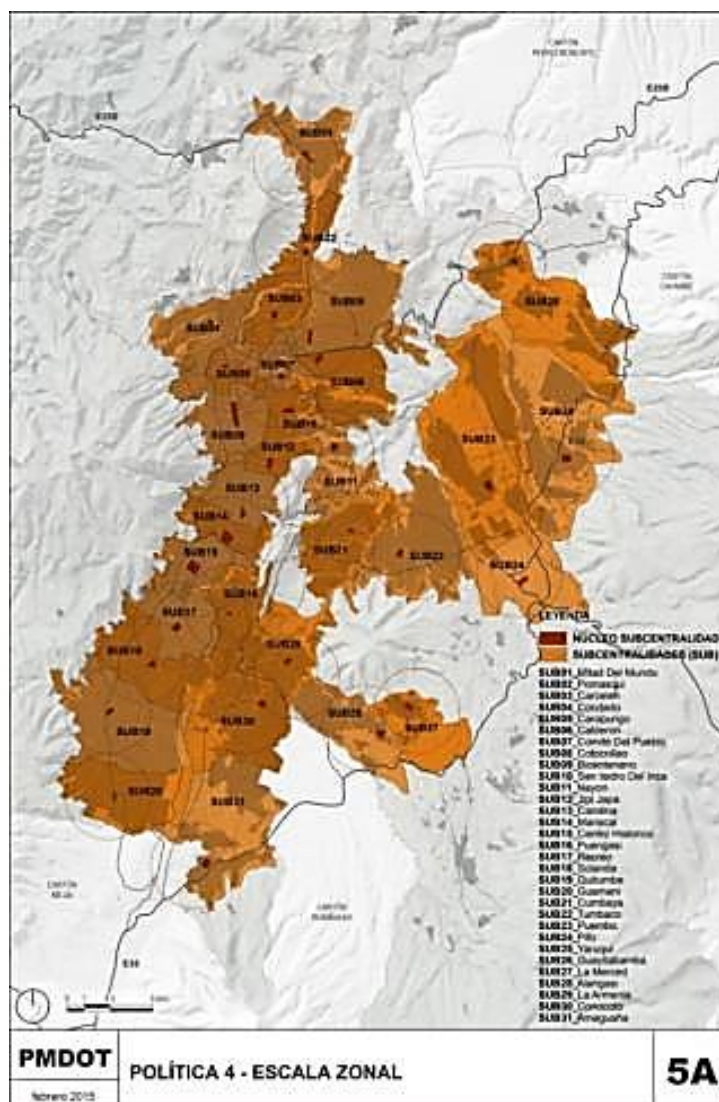


Fuente: PMDOT 2015

El PMDOT 2015 aumentó a 31 las centralidades por problemas de gobernanza, asumiendo que cada parroquia debía tener un lugar central que pudiera ser potenciado dentro del modelo. Esto ha aumentado el problema de cómo consolidar estos lugares

centrales, acción que requiere de la obligatoria inversión para mejorar o construir equipamientos que sean adecuados a las necesidades de las comunidades.

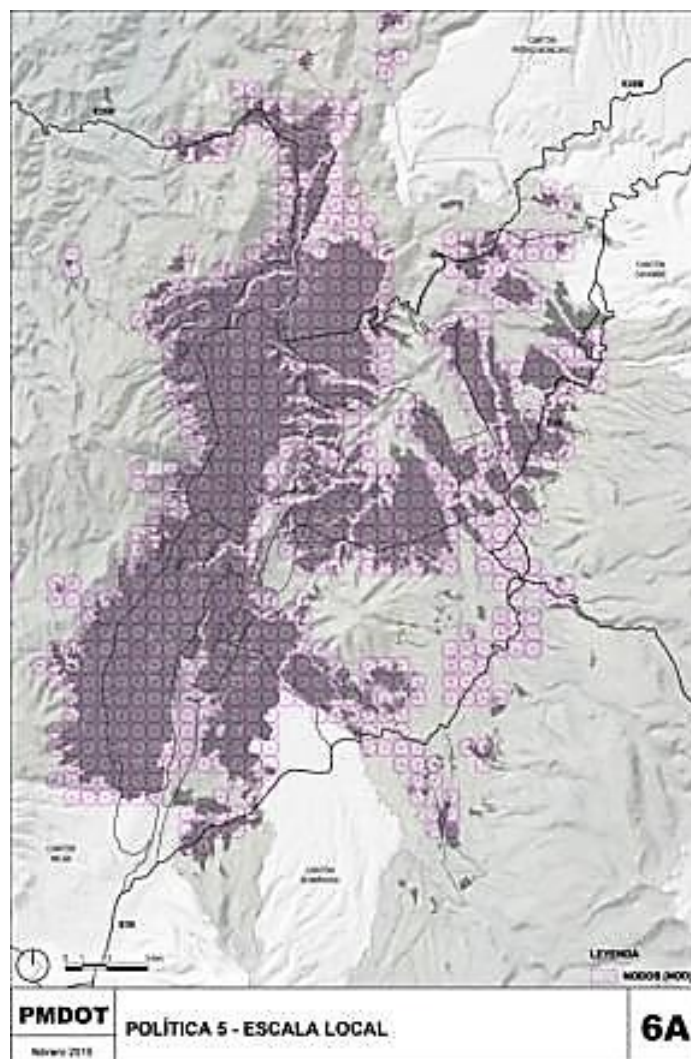
Figura 15: Centralidades y subcentralidades en el DMQ.



Fuente: PMDOT, 2015.

En la escala local, el Plan propone el siguiente plano de intervención (fig. 16), que aun cuando se presenta a manera de esquema territorializado, evidencia una visión ingenua en cuanto al funcionamiento del sistema de microcentralidades.

Figura 16: Esquema del cubrimiento del modelo de policentralidades en el territorio del DMQ.



Fuente: PMDOT, 2015.

A partir de los cuestionamientos acerca de la pertinencia del modelo y la razón para mantenerlo, en el PMDOT 2015 surgen otras visiones de estructuración urbana, tal como se indica en los siguientes puntos que son las bases conceptuales para la construcción del modelo territorial:

1. Construcción de una infraestructura verde transversal y multiescalar. El Modelo aspira a reconectar los sistemas ecológicos que han quedado interrumpidos por el desarrollo de un espacio urbano consolidado extremadamente largo y estrecho, que se despliega en la dirección norte sur sobre el territorio del distrito metropolitano. Existe una gradiente ecológica de alto valor que se desarrolla fundamentalmente, a grandes rasgos, en la dirección este oeste. Se pretende adecuar el tejido urbano, a través de corredores ecológicos transversales, con los espacios protegidos de las laderas del Pichincha y las profundas quebradas del Machángara que se extienden sobre los valles de Cumbayá y Tumbaco. Se busca favorecer también la conexión entre los sistemas ecológicos a ambos lados de las cordilleras andinas que atraviesan el distrito en la dirección norte sur.
4. Entendimiento de las condiciones fisiográficas del territorio metropolitano como una condición fundamental del ordenamiento territorial y urbano. El Distrito Metropolitano de Quito es un espacio político administrativo ubicado sobre un territorio de extrema complejidad geográfica que lamentablemente no ha sido considerado como una condición esencial del desarrollo y el ordenamiento territorial desde del distrito metropolitano de Quito. El modelo territorial propuesto considera la geografía, como un elemento articulador del ordenamiento territorial que trascenderá la escala regional para impactar sobre decisiones en todas las escalas, incluida la local.

(PMDOT 2015, Vol. II, Propuesta componente estratégico, pág. 97).

2.7 El futuro: La visión Quito 2040

A partir de la creación del Instituto Metropolitano de Planificación Urbana (IMPU), el municipio se avocó a la creación de un nuevo plan para la ciudad, llamado Visión Quito 2040. Acorde con lo estipulado en la Nueva Agenda Urban definida en la conferencia Habitat III, se establecieron lineamientos generales para la configuración de una ciudad inclusiva, ambientalmente responsable, competitiva y diseñada para la vida. Además se establecieron los siguientes puntos rectores:

1. Puesta en valor de la infraestructura verde y multiescalar
2. Compactación y densificación.

3. Estructura de archipiélago urbano
4. Centralidades con autonomía de funcionamiento
5. Consideración de la tendencia morfológica según historia y carácter zonal
6. Centralidades ambientales y bio-territorios.

El plan pretende mantener el mismo modelo de centralidades, archipiélagos y subcentralidades. Además, se entiende que este modelo de planificación se desarrolla dentro de un sistema económico neo-liberal, que apuesta por el mejoramiento independiente de los barrios a través de una “sana competencia” para mejorar las infraestructuras.

Este plan será presentado y socializado a finales del año 2017, previa consulta a las bases sociales y actores involucrados. Frente a estas realidades simultáneas presentes en los últimos planes de ordenamiento, aparece la reflexión de cómo conciliar los dos modelos, que se desarrollan en diferentes direcciones: un modelo de centralidades que promueve el desarrollo de equipamientos en lugares puntuales pero con localización discutible y que no ha logrado establecerse en el territorio; por otro lado la consideración de las condiciones fisiográficas y el sistema de cuencas hidrográficas como articuladores del ordenamiento territorial. Esto forma parte de la visión contemporánea del urbanismo, pero hasta la fecha tampoco ha logrado consolidar proyectos concretos, por no tener una normativa clara que permita un trabajo conjunto de los actores involucrados.

También es importante señalar que en ninguno de los dos modelos se define un aspecto que es el tema común para ambos: el diseño de espacios públicos con capacidad integradora e inclusiva.

3. CAPITULO TRES

3.1 El modelo de corredores verdes de integración territorial

La estructuración de la ciudad en función de corredores verdes urbanos se ha utilizado desde hace varias décadas en los llamados “greenways”, o parques lineales que generalmente son proyectos urbanos de rehabilitación de ríos o quebradas, a las que convergen múltiples barrios y comunidades.

Los corredores verdes tienen la capacidad de integrar espacio público y movilidad multimodal para mejorar el acceso a lugares de residencia y trabajo.

A escala territorial, también se definen los corredores urbanos como un modelo futuro de fusión entre ciudades, como una manera de conectar ciudades-región en grande megalópolis continuas, que garantiza el flujo de productos y servicios.

Según Marina Jimenez (Dossier ciudades, 2013) los corredores pueden clasificarse en: ecológicos cuando su función principal es mitigar impactos causados por la urbanización, recuperando áreas para que la biodiversidad se disperse y corredores verdes cuando son caminos aptos para el recorrido humano, para la contemplación de la naturaleza y que incorporen algún tipo de movilidad “lenta”. Y afirma que : “un corredor verde tiene el potencial de ser siempre un componente beneficioso para la estructura urbana a la que sirve, es decir a una más “amable” y con más capacidad para la interacción natural y social en la relación naturaleza-artefacto”.

El corredor verde tiene entre sus características intrínsecas la linealidad, que trae consigo una capacidad de conectar y atraer múltiples zonas adyacentes, además tiene un inicio y un fin, sin embargo, dice Jimenez, 2013: “El término corredor, (...) implica un origen y un destino. Dependerá de qué enlace esta pieza lineal para su éxito y/o servicio, si bien en el caso del corredor verde su equiparación o relación con el paseo, se entienda éste como lugar o como acción, implica que tiene un fin en sí mismo, independientemente de qué una”.

De esta manera, el corredor verde es un elemento autónomo que cumple con variedad de funciones: conectividad, remediación ambiental, disfrute, recreación y generación de espacios significantes para la comunidad a manera de memoria natural del territorio.

Los corredores verde son bandas de paisaje que promueven la sostenibilidad y la integridad territorial, requisitos para obtener la salud ecológica y el bienestar social (Hellmund, Smith, 2006).

El crecimiento de las ciudades latinoamericanas ha llevado a la creación de corredores terciarios, que se estructuran sobre grandes vías de comunicación y que agrupan actividades económicas. Como es el caso de ciudad de México, que posee un tejido de 106 corredores terciarios (Pradilla, Márquez 2004) que agrupan comercio informal y centro comerciales que van estructurando las periferias de la metrópoli.

El crecimiento de la zona sur de Quito también ha sido determinado por diferentes corredores de movilidad: un primer corredor industrial que surgió a lo largo de la vía del tren, es fiel ejemplo de la estructura de crecimiento histórico del DMQ. Luego las avenidas conectoras norte sur, de entrada y salida de la ciudad en sentido longitudinal son corredores de crecimiento residencia e industrial, alrededor de las cuales se han configurado barrios de migrantes nacionales.

Sin embargo, como anota Pradilla: “Estos corredores (terciarios), como sus antecesores las sub-centralidades, no constituyen verdaderas centralidades urbanas. Son solo agrupaciones mercantiles organizadas en función del intercambio, que carecen de muchas de las actividades públicas propias de la vida urbana colectiva: cultura, religión, política, espectáculo callejero libre, etc.; se forman para el automóvil, no para el peatón, carecen de vida de relaciones humanas directas; solo los centros comerciales aparecen como pseudo-centralidades, dominadas por la mercancía: ¿las centralidades de la ciudad neoliberal?” (Pradilla et al. 2004)

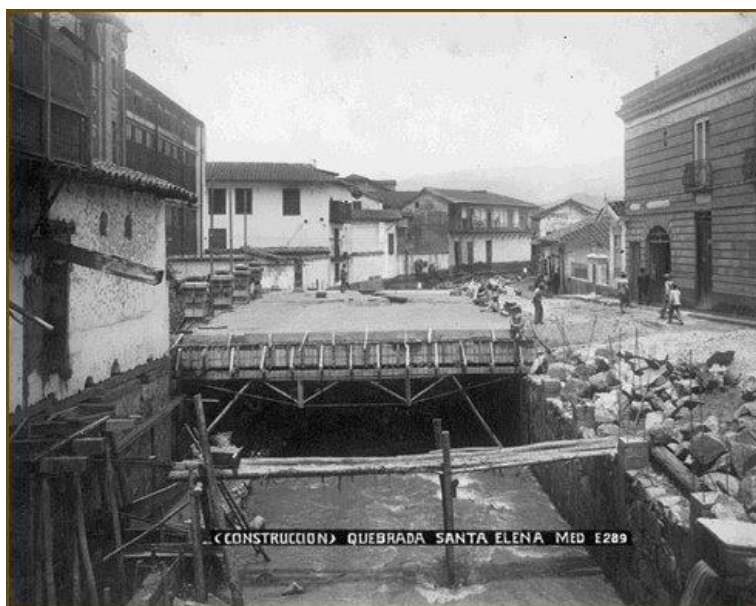
3.2 Características del parque lineal

El modelo de espacio público urbano lineal que conecta elementos destacados de la ciudad (monumentos, hitos, nodos) tiene su antecedente en el siglo XIX, con las intervenciones de Haussmann en París. La idea de grandes bulevares con espacios amplios para el peatón fue copiada en Estados Unidos como parque escénicos, que hacía énfasis en el diseño paisajístico.

Durante la revolución industrial y el apogeo del modelo neo liberal de ubicación de industria en zonas periféricas de la ciudad, el concepto de corredor verde se transformó en

espacios funcionales que proporcionaron acceso gratuito al agua y permitieron desechar contaminantes de manera rápida, generando lugares que no son aptos para la vida urbana. Durante esta época también se hizo popular la idea que la mejor manera de tratar ciertos cauces verdes urbanos era cubrirlos para que dieran solución a problemas de tráfico. De esta manera muchas quebradas en ciudades latinoamericanas se transformaron en viaductos y se perdió la huella de estos elementos naturales.

Foto 1: Construcción de viaducto en quebrada Santa Elena, Medellín.



Fuente: Logreyra J, 2010. (<http://lascancionesdelabuelo.blogspot.com/2010/11/espinoso-y-bedoya-muchacha-de-mis.html>)

El movimiento ambientalista en la década de los ochenta introdujo un cambio en la óptica funcionalista de pensar la ciudad exclusivamente para la movilidad vehicular, promoviendo un rescate de los elementos naturales (parque, ríos, quebradas) que estaban amenazados y debía recuperarse. Se les otorgó capacidad de generar ambientes naturales útiles para evitar la erosión, mejorar el agua y generar conciencia ambiental.

Desde entonces la planificación urbana ha reconocido estos espacios como potenciales estructuradores de redes verdes, con capacidad de convertirse en espacios

públicos de primera magnitud, con viabilidad política y económica. El cambio de paradigma de la planificación vertical hacia una planificación horizontal y participativa también los ha colocado en un lugar preponderante ya que los corredores verdes, por su condición lineal, tiene la característica estratégica de servir a múltiples comunidades y de poder acoger múltiples actividades en un solo espacio de conectividad.

3.3 La condición polifuncional del parque lineal

La ciudades latinoamericanas de hoy están sujetas a múltiples presiones por parte de la ciudadanía, los actores políticos y económicos. De esta manera, los proyectos deben responder a múltiples requerimientos, deben ser amplios y eficientes en sus soluciones.

Una de las características más importantes de los corredores verdes es que pueden aglutinar multiplicidad de funciones. A diferencia del parque urbano, el parque lineal que contiene cauces hídricos se constituye como una solución ambiental, en la medida que controla inundaciones, remedia la contaminación del agua y evita la erosión del suelo, lo que en muchos casos es un problema de riesgo para viviendas precarias. Además, por su condición lineal y conectiva, es un corredor que permite el desplazamiento y procreación de especies animales. Las especies vegetales producen confort térmico, evitando las islas de calor y contribuyen a la absorción de CO₂.

En términos económicos, los parques lineales se pueden transformar en atractores turísticos, generar diversidad de actividades que potencien las microeconomías y el emprendimiento al generar vías peatonales y recorridos que vayan enebando barrios, costumbres y culturas heterogéneas, propias de la ciudad latinoamericana. De esta manera los corredores verdes tiene la capacidad de revalorizar el suelo y dinamizar las ciudad.

En cuanto al valor social y político, estos espacios se transforman en lugares incluyentes que suavizan las diferencias y desigualdades sociales. Por ser un borde común, se puede establecer como un “proyecto común”, que las comunidades debe construir, mantener y potenciar. El objetivo es convertir estos lugares en referentes de educación, identidad y apropiación colectiva.

Como indica Zakaria: “En tanto se inscriben en un contexto social donde tienen lugar procesos de aprendizaje y ejercicio de la ciudadanía, los parques lineales se pueden

convertir en una herramienta útil para educar e informar a la ciudadanía sobre la importancia de incentivar una relación entre el hombre y los sistemas naturales”.(Zakaria 2006).

En el caso de los parques lineales existen dos condicionantes que influyen en su desarrollo como proyectos de diseño urbano: el diseño medioambiental, que se refiere a las estrategias para la conservación de espacios animales y vegetales, la remediación hídrica para cauces contaminados además de posibilidades de uso agrícola de las riveras. El otro aspecto que generalmente no se considera es el diseño de espacios públicos adecuados, que incluya equipamientos que aseguren la actividad constante.

En términos formales, la condición preponderante de los parques lineales es su conectividad, tanto peatonal como de movilidad alternativa. Sin embargo, los parques lineales reconocen la existencia de ecosistemas que deben ser rescatados. Esto produce un posible choque de sistemas, (natural y antrópico) que dificulta la realización de este tipo de parques urbanos. Chris Ives¹ enuncia que es importante precisar cual es el carácter y función que debe cumplir un parque lineal, pues en muchos casos la preservación de especies es más importante que la creación de espacios de recreación y conectividad. En el caso contrario, cuando los beneficios sociales de crear un espacio lineal recreativo son mucho mayores, la movilidad y conservación de especies pasan a segundo plano.

El tema de cuán efectivos son los parques lineales como elementos que facilitan la movilidad, migración y preservación de especies no ha sido científicamente comprobado y el aspecto importante que si se ha estudiado es que la condición lineal de los parques los transforma en espacios potentes de congregación y convergencia social, debido a que en su recorrido articulan diferentes comunidades y usuarios.

3.4 El parque lineal: ¿moda o solución?

A diferencia de los corredores terciarios comerciales, los parques lineales son ejes ambientales que hacen énfasis en su carácter de área verde, generalmente asociado a cuencas hidrográficas o áreas públicas residuales entre avenidas.

En los últimos diez años se ha visto el surgimiento de una gran cantidad de proyectos de parques lineales en el mundo, pues su desarrollo tiene algunas ventajas comparativas: son

¹ Chris Ives es investigador geógrafo y profesor asistente de la U. de Nottingham. PhD por la U. de Sydney. Trabaja en campos de ecología, geografía, política ambiental y psicología social. El comentario de referencia fue postado en “The nature of cities”.

espacios de propiedad pública y no se necesitan expropiaciones ni compra de terrenos para su desarrollo; en muchos casos son espacios en abandono, degradados y causantes de problemas evidentes en las comunidades que los rodean; en la actualidad se consideran espacios de alto valor ambiental, ecológico por lo que existe un consenso general que deben ser recuperados.

Llama la atención que existe en Ecuador una vasta bibliografía y gran cantidad de estudios sobre el tema de las centralidades urbanas, pero existen pocas investigaciones sobre las estructuras lineales de organización del territorio, tanto en el ámbito científico como en el de diseño urbano. Esto es aún más inquietante si se tiene en cuenta la importancia que se les otorga hoy en día a estos elementos urbanos en casi todos los planes de ordenamiento territorial en las ciudades de latinoamérica.

En ese sentido, muchos de los proyectos realizados en diversas ciudades cumplen con ser diseñados como parques urbanos lineales de paseo y contemplación a manera de los parques decimonónicos, pero en la actualidad son elementos que acompañan a ríos importantes y pueden ser potenciales espacios públicos de primer orden para definir estrategias de urbanismo contemporáneo en las ciudades. Por ejemplo, en el caso del Malecón 2000 de Guayaquil, su diseño conjuga espacios verdes y una gran variedad de actividades públicas, comerciales y servicios que lo transformaron en el proyecto emblemático y en una tipología repetible para la regeneración urbana de dicha ciudad.

El correcto diseño de espacios públicos es un tema que ha ido perdiendo importancia entre los profesionales del diseño urbano y existen pocas investigaciones dedicadas al tema específico de las estrategias formales adecuadas para asegurar lugares de convivencia, inclusivos y que cumplan con todas las condiciones actuales en lo que se refiere a participación de la comunidad a través de experiencias como los urban-labs o mapeos colectivos.

Es importante señalar que mientras las investigaciones en el campo del urbanismo se han concentrado en el análisis, mapeo y levantamiento de datos estadísticos, territoriales, ambientales, sociales, culturales y muchos más, poco se ha estudiado acerca del diseño como herramienta de generación de espacios y formas urbanas, que son las que finalmente configuran el paisaje urbano. En palabras de Christopher Alexander (1973): "El fin último del diseño es la forma".

3.5 Ejemplos de parques lineales

El objetivo de los casos de estudio presentados es mostrar tipologías diversas de actuación en el territorio con corredores verdes y de movilidad. En el caso del parque Línea Verde en Aguascalientes, el interés radica en su longitud y como se han resuelto los problemas de diseño de espacios público y ambientales en tan amplio territorio.

En los casos de Medellín, se empieza por estudiar las condiciones estipuladas en el último Plan de Ordenamiento y como se manifiestan en la práctica, con dos ejemplos: un proyecto realizado y construido como respuesta a problemas de inseguridad y riesgo en las quebradas urbanas y un segundo caso que aún no ha logrado consolidar la rehabilitación de un eje ambiental importante, a pesar de ser un proyecto emblemático de movilidad alternativa.

El último caso, estudia el único proyecto de parque lineal realizado en Quito con una visión integral, de convertirse en el eje articulador de una zona importante de la ciudad y que luego de 10 años de uso, ha tenido resultados diversos en la consecución de sus objetivos originales.

3.5.1 Parque ecológico Línea Verde, Aguascalientes, México

Este espacio público fue inaugurado en el año 2013 y sirve a una población cercana a las 300.000 personas. Tiene 12 kms. de extensión y es el parque lineal más largo de latinoamérica. En los próximos años, esta distinción pasará a la ciudad de Goiania, Brasil, cuando se construya un proyecto de parque lineal de 26 kms. que atraviesa toda la ciudad.

El parque Línea Verde fue construido sobre terrenos propiedad de PEMEX, por donde pasan tuberías de petróleo y fue durante décadas un espacio abandonado que propiciaba la inseguridad. Luego de negociaciones, la empresa petrolera entregó los terrenos al municipio, quien diseñó espacios públicos con énfasis en lo deportivo.

A lo largo del recorrido se instalaron gimnasios cubiertos para diversas prácticas, áreas infantiles y equipamientos de capacitación comunitaria. El riego de las áreas verdes se realiza por medio de aguas recicladas en una planta de tratamiento y se instalaron paneles fotovoltaicos para la generación de energía de luminarias.

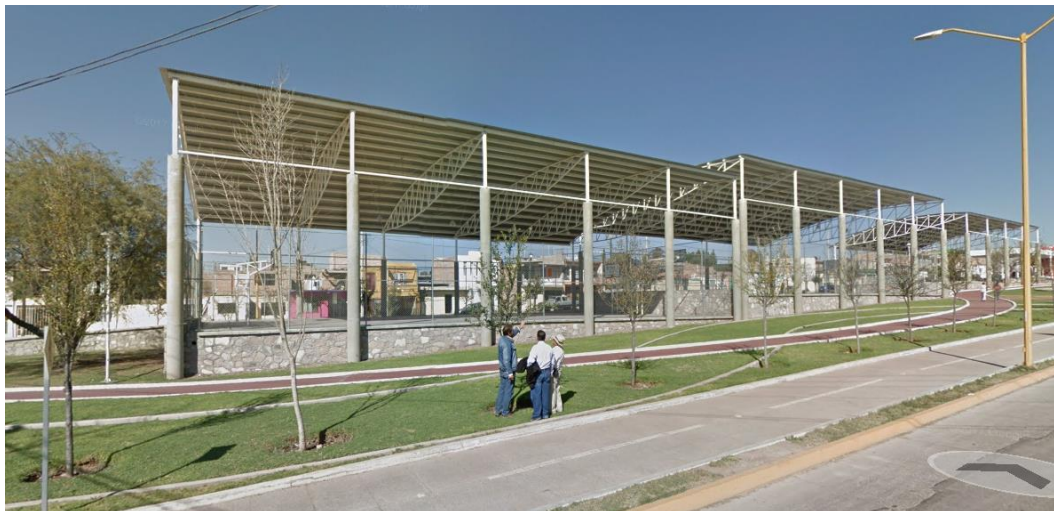
Según estudios municipales, a partir de la construcción del parque lineal, la delincuencia ha disminuido en un 50%, y se ha observado una mejora en la salud de los residentes. El costo total de la obra fue de US\$40 millones.

Foto 2: Parque Linea Verde, Aguascaliente, México.



Fuente: Skyscrapercity.com,sf.

Foto 3: Equipamiento deportivo en Parque Línea Verde.



Fuente: Google StreetView,2017.

Dada la longitud de este parque deportivo, cobran particular importancia las estrategias de gestión y mantenimiento, con la inclusión de elementos de generación de energía solar y reciclaje de aguas servidas para el riego.

Foto 4: Paneles fotovoltaicos en Parque Línea Verde.



Fuente: Google StreetView,2017.

3.5.2 Los ecoparques en Medellín: El modelo de urbanismo social y ambiental

En Latinoamérica, pocos casos se pueden registrar de ciudades que han transformado el nivel de bienestar, el tejido urbano y la cultura cívica en el transcurso de pocos años. Son contados los casos de ciudades de la región que se han alejado de la indiferencia y el aletargamiento que producen los planes urbanos a largo plazo, para dar paso a un plan sostenido y coherente de mejora integral de la ciudad en menos de 15 años.

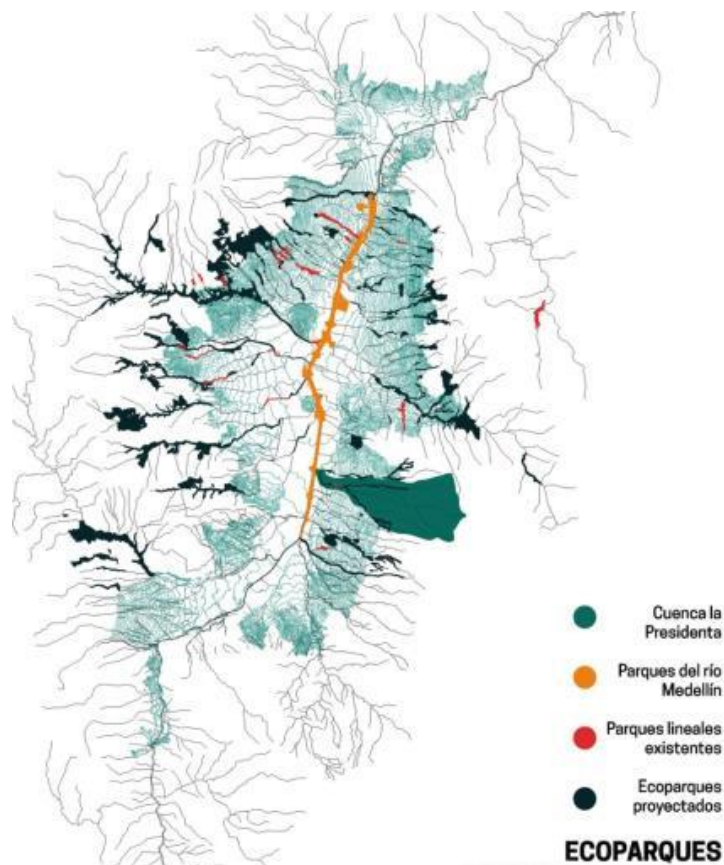
Medellín es referente mundial de una visión de cambio urbano con políticas integrales que han logrado importantes avances en la erradicación de la pobreza e inseguridad.

Uno de los cambios más importantes nace desde el inicio de los modelos urbanos que deben estructurar la ciudad.

En el año 2014 se aprobó el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) donde se establece que el sistema hídrico es el elemento estructurante de la planificación urbana, donde se reconoce la existencia de más de 100 cuencas hídricas y quebradas con el potencial de ser espacios públicos cercanos a zonas residenciales.

El POT 2014 define los ecoparques de quebradas como “...espacio público constituido por elementos propios de la naturaleza donde se pretende mantener la biodiversidad, conservación y restauración eco sistémica y por tanto el acceso y disfrute público. Está condicionado a la recreación pasiva, la contemplación, el ocio y el encuentro ciudadano. Complementariamente puede presentar actividades relacionadas con la educación ambiental, ecoturismo, cultura, actividades económicas, y sociales enfocados a la conservación de la naturaleza y el encuentro ciudadano” (POT Medellín, 2014).

Figura 17: Sistema de cuencas hídricas en Medellín y ecoparques proyectados.



Fuente: POT Medellín, 2014.

Este modelo de estructuración urbana es un cambio de paradigma ya que deja de ver a los ejes naturales del territorio como obstáculos físicos, como los basureros y “patios traseros” de la ciudad y se los entiende como corredores ambientales que deben organizar una red de espacios públicos de cercanía.

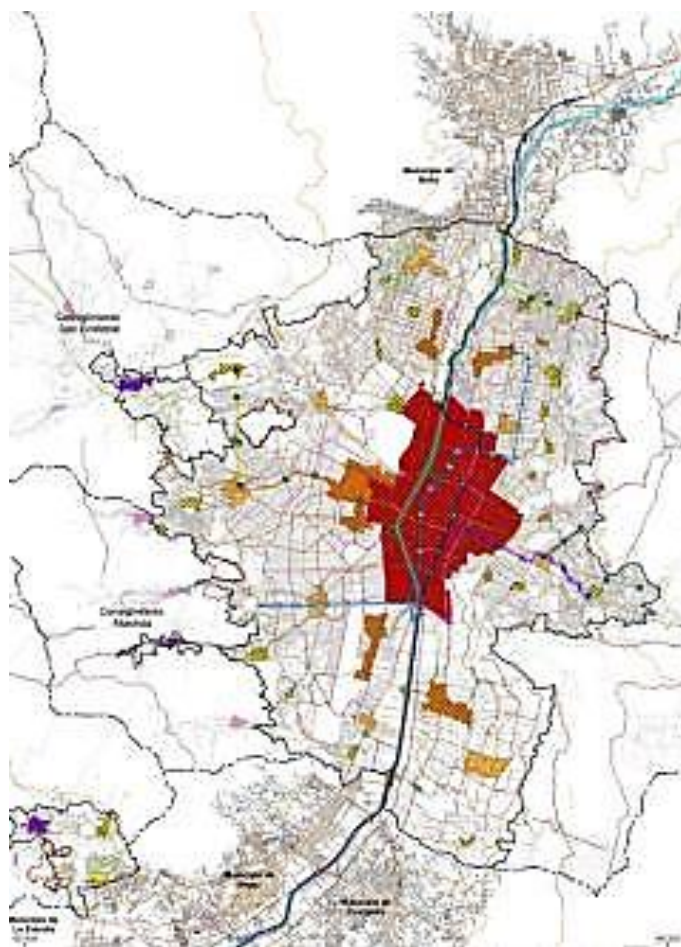
En alcaldías recientes, especialmente en el gobierno de Sergio Fajardo Valderrama y las iniciativas de instituciones como EPM y Mi Río, se despertó el interés por remediar las quebradas e integrarlas al espacio público construyendo parques lineales y desarrollando un proceso de saneamiento que continúa hoy vigente.

En la Alcaldía de Aníbal Gaviria se plantea el eje del río, como el espacio de renovación urbana de la ciudad. Estas zonas históricamente han sido de uso industrial; para cambiar su vocación el Plan Bio 2030 y el POT 2014 plantean un parque a lo largo del río, que busca

fomentar el cambio de uso de la zona plana del valle, con el fin de densificar los costados del río y generar allí una dinámica urbana a través del espacio público desarrollado. (POT Medellín 2014)

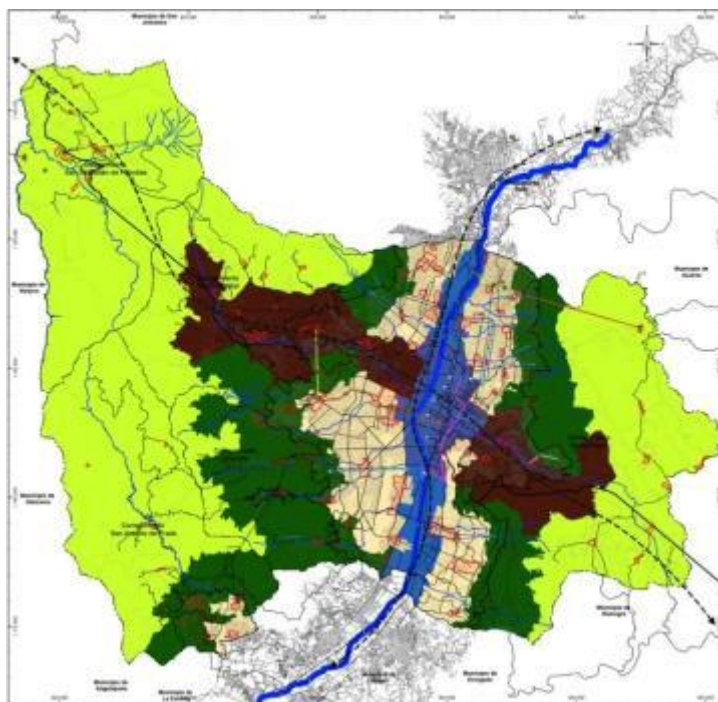
Al hacer un estudio de los principios que estructuran la ciudad de Medellín, también se define un “subsistema de centralidades” a lo largo del territorio (fig.18). Aparece aquí una contradicción, pues la finalidad de determinar un modelo de ciudad es poder definir las zonas de intervención prioritarias y los lugares donde se realizarán las inversiones en proyectos urbanos relevantes para una población. Al tener un plano de centralidades y otro de cuencas hídricas como áreas potenciales de intervención, no queda claro cuál de las dos debe primar al momento de decidir la ubicación de los proyectos.

Figura 18: Sistema de subcentralidades, Medellín.



Fuente: POT (Medellín), 2014.

Figura 19: Modelo de ocupación territorial, con énfasis en los sistemas ambientales del río y las quebradas.



Fuente: POT(Medellín), 2014.

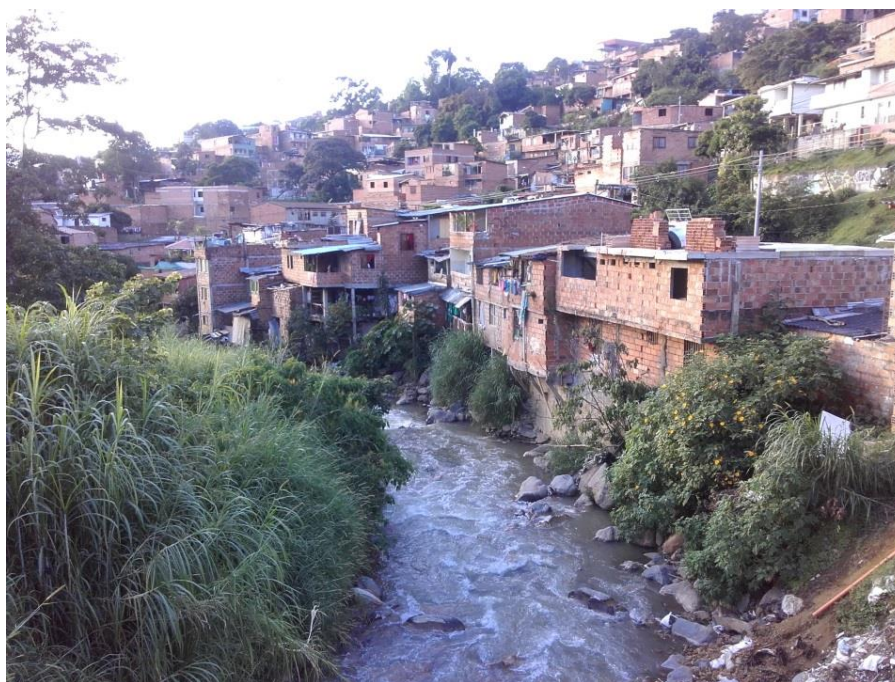
Como se puede apreciar en la fig.19, el plan de ordenamiento de Medellín está estructurado por dos ejes principales: El río Medellín, que se planea convertir en un gran parque lineal norte-sur y un sistema hidrográfico transversal de las quebradas o ecoparques. A este sistema principal se añaden los demás ecoparques de quebrada a lo largo de los bordes de media montaña para lograr un sistema de espacios públicos.

3.5.2.1 Parque lineal quebrada Santa Elena

El proyecto se desarrolla a lo largo de un sistema de movilidad tipo tren-tranvía que atraviesa barrios consolidados de la zona centro-oriental de Medellín. Con 4,3 km. de extensión y una pendiente de 13% es adecuado para un tranvía de baja velocidad que interactúe con el peatón y reduzca la velocidad vehicular en las calles que recorre. A su vez, la nivelación de calzadas y aceras ha permitido la generación de un potencial y amplio espacio público, sobre todo alrededor de las estaciones. En el tramo superior del recorrido, el tranvía corre paralelo a la quebrada Sta. Elena, que ha sido conquistada en sus bordes

por comunidades populares en zona de riesgo por inundación, que además usan el cauce como vertedero de aguas servidas (Ver Foto 5).

Foto 5: Estado actual de la quebrada Santa Elena, Medellín.

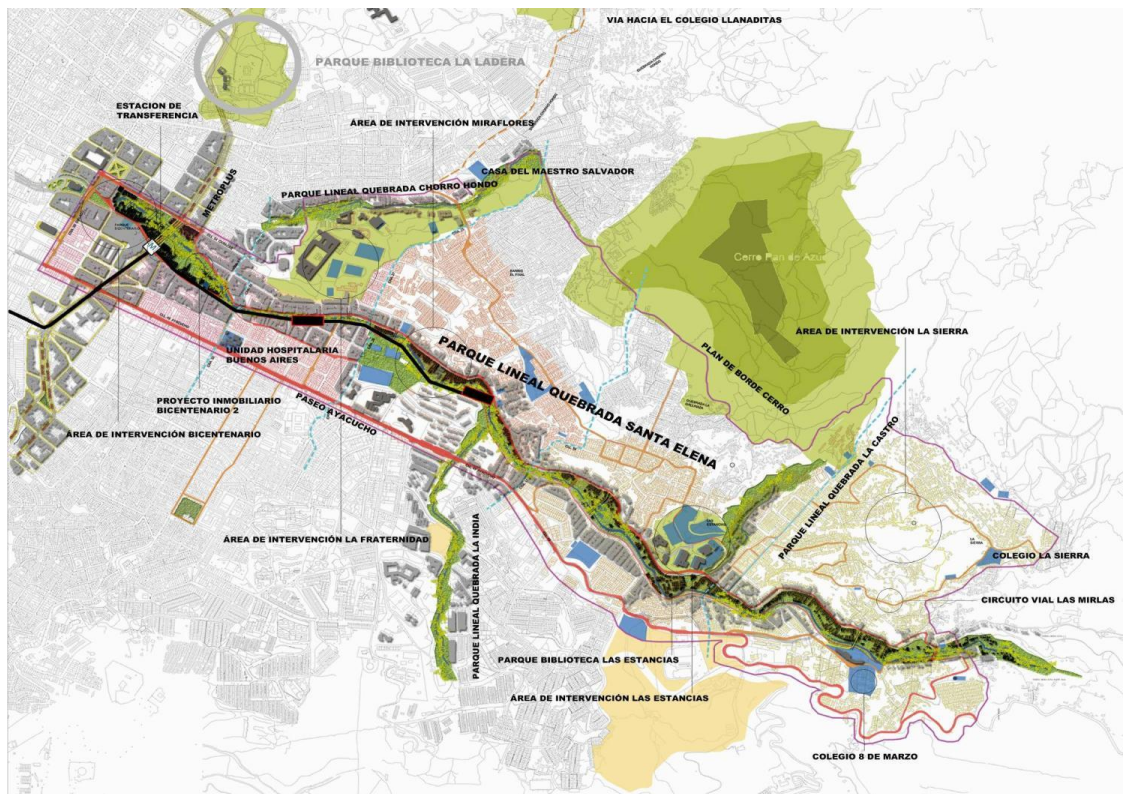


Fuente: Paladines, 2017.

El tranvía es parte del sistema integrado de transporte de Medellín, por lo que se encuentra conectado al metro y tiene en su última parada una conexión a la línea de metro cable La Sierra, conectando vía aérea barrios que tradicionalmente han carecido de movilidad pública. Este proyecto se enmarca dentro de la política de la ciudad de considerar la movilidad como un instrumento de desarrollo urbano.

El proyecto del corredor de movilidad Ayacucho es parte del Proyecto Urbano Integral parque Lineal quebrada Sta. Elena (fig.20), que organiza el territorio de las comunas 8, 9 y 10 en función de un gran parque lineal, recuperando zonas ecológicas y zonas tradicionales del centro de la ciudad, donde la quebrada fue embaulada y transformada en una solución vial (La Playa).

Figura 20: Proyecto Urbano Integral cuenca de la quebrada Santa Elena.



Fuente: Rodríguez C, 2017.

El proyecto tranvía Ayacucho se encuentra en funcionamiento desde el año 2017, articulando ambos lados de la quebrada, generando una serie de espacios públicos del tipo parques de bolsillo (fig.20) en los predios expropiados por el paso del tranvía. Estos espacios públicos residuales no han logrado articular actividades pese a que se encuentran cerca de centros de comercio barrial.

Foto 6: Parques de bolsillo en espacios residuales. Sistema de tranvía Ayacucho, Medellín.



Fuente: Paladines, 2017.

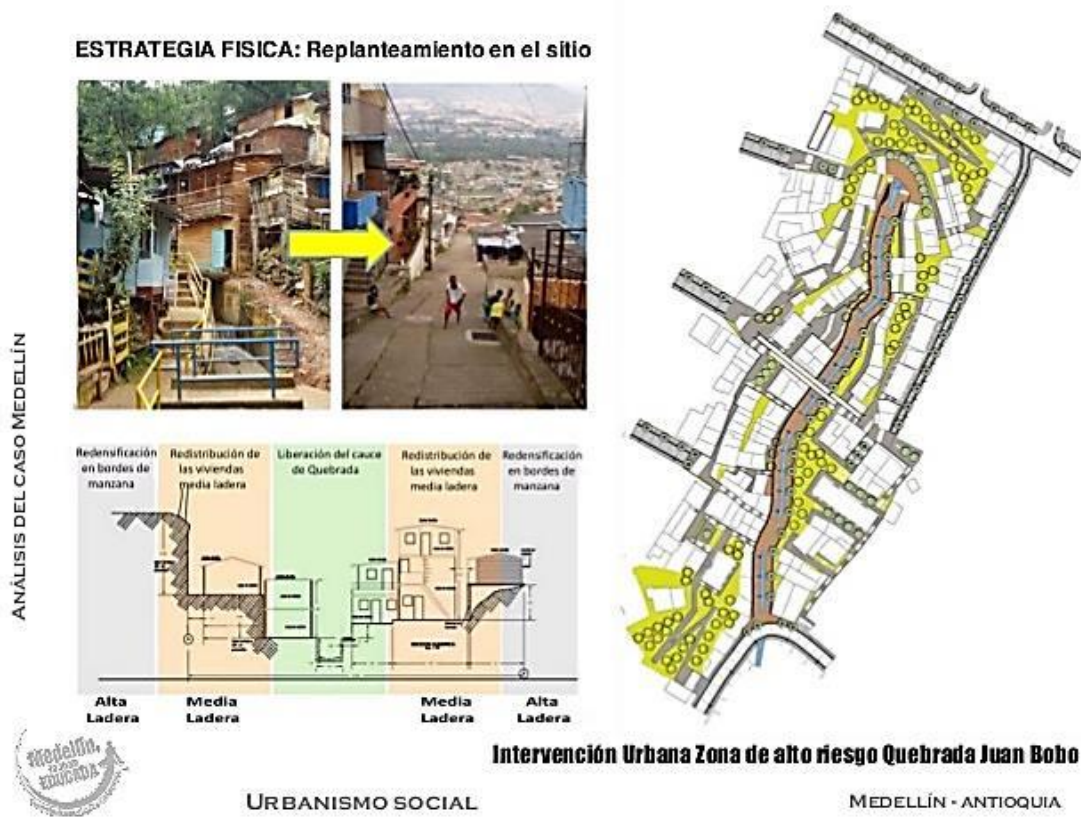
Hasta el momento, no se ha realizado ninguna obra de rehabilitación de la quebrada que mantiene su condición de eje contaminado, con bordes de vivienda en zona de riesgo por erosión y deslizamientos de masa. Esta situación es común en las quebradas de Medellín, y con anterioridad se realizó un proyecto de reubicación de viviendas en zona de riesgo, con planes integrales de vivienda en altura para las familias desplazadas.

3.5.2.2. La quebrada Juan Bobo como espacio público antrópico

Este proyecto llevado a cabo en el año 2007, es uno de los pocos que interviene una cuenca hídrica a raíz de una situación de emergencia que involucraba a viviendas en zona de riesgo inminente.

El cauce de la quebrada Juan Bobo se encontraba parcialmente canalizado, pero significaba un riesgo para las viviendas ubicadas en los bordes. La opción fue intervenir en todo el borde creando plataformas lineales de circulación en distintos niveles y mejorando los accesos de las viviendas hacia este espacio público.

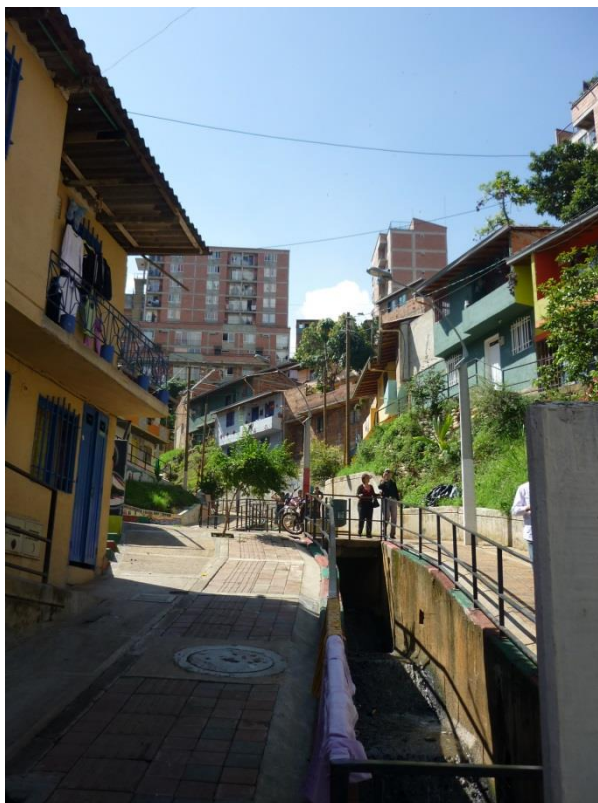
Figura 21: Proyecto urbano rehabilitación quebrada Juan Bobo, Medellín.



Fuente: Ángel J, 2014.(<https://es.slideshare.net/licfaug/urbanismo-social-31963427>)

En términos de diseño del espacio público, este lugar no posee ninguna actividad en el borde ni espacios de estancia o sombra, es un corredor de conexión peatonal con la estación del metro. Pero se ha establecido como un espacio de encuentro comunitario, a diferencia de otras comunas donde las quebradas son sinónimo de abandono, contaminación, peligro e inseguridad.

Foto 7: Espacio público en quebrada Juan Bobo, Medellín.



Fuente: Paladines, 2014.

3.5.3 Parque lineal Machángara, Quito

Durante la alcaldía de Paco Mocayo, a través de la Corporación Vida para Quito, se desarrolló el proyecto de rehabilitación de la cuenca hidrológica del río Machángara. Este proyecto de parque lineal pretendía el saneamiento de las aguas contaminadas en el tramo centro-sur del río principal de la ciudad. Se realizó una fuerte inversión económica en la construcción de colectores paralelos, para evitar la descarga de aguas residuales y se propuso la rehabilitación del espacio público por tramos.

A 10 años de la realización de las obras, el parque lineal Machángara no se ha mantenido y en la actualidad son espacios inseguros, con alto nivel de abandono y con mucha contaminación. Pese a que se realizó un esfuerzo por diseñar espacios adecuados,

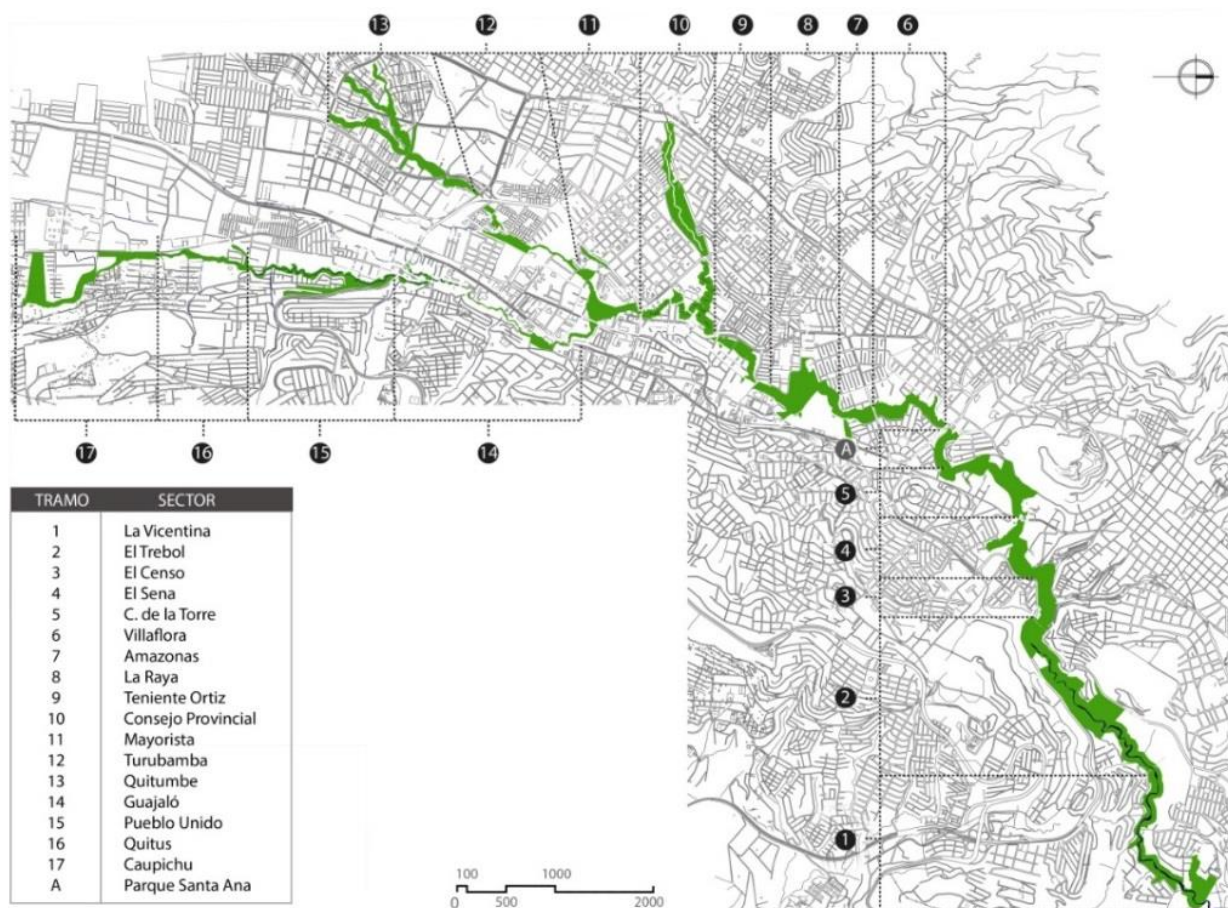
con ciclovías, paseos y elementos decorativos (fuentes de agua y puentes peatonales) no se convirtió en el espacio público de convivencia deseado.

Desde su origen, el parque lineal se concibió como un eje de ordeamiento urbano, con una longitud de 17 kms, cuya intenciones fueron: potenciar la reestructuración y refuncionalización de la macrocentralidad Quito, servir de articulador de equipamientos y áreas verdes existentes (Centro comercial El Recreo, Parque las Cuadras entre otros) e impulsar el desarrollo de áreas vacantes para vivienda.

La propuesta se dividió en 18 tramos, cada uno de los cuales respondió a necesidades particulares de cada sector, dándole un “rol” y creando parques temáticos para lograr diversidad sin perder la imagen integral. Entre los años 2004 y 2008 se construyeron 14 tramos. El proyecto tuvo como intenciones específicas: la intercepción de aguas servidas mediante grandes colectores paralelos a la quebrada, relacionar el espacio público con la trama urbana existente mediante circuitos vehiculares periféricos y transversales, ciclovías y circuitos peatonales de conectividad longitudinal y el tratamiento de la ladera, que en el caso del río machangara es muy profunda y se recuperó como franja de protección ecológica.

Los lineamientos generales de diseño arquitectónico y paisajístico incluyeron Iluminación, puentes peatonales, paseos con uso de agua como elemento contemplativo e interactivo; plazoletas y miradores en las áreas superiores de la quebrada; equipamientos complementarios como baterías sanitarias y estacionamientos; conservación y reposición de especies nativas en la franja vegetal y protección de laderas y taludes pronunciados.

Figura 22 : Tramos proyectados del Parque Lineal Machángara.



Fuente: Archivo Arq. Manuel Uribe.

Como se aprecia en la Fig. 22 el parque lineal machángara fue, junto con el proyecto del parque lineal Monjas (no construido) el proyecto de espacio público mas grande y ambicioso de la historia de la ciudad de Quito. Los tramos se diseñaron bajo las siguientes premisas:

1. Consolidación de los bordes, restaurando el valor ambiental y retirando las construcciones que se encontraban en situación de riesgo.
2. Tratamiento del espacio publico con caminerías y ciclo paseos en conjunto con espacios en los que se utilizara el recurso agua como elemento simbólico del rescate de la quebrada.

Figura 23: Santa Ana, primer tramo modelo.



Fuente: Archivo Arq. Manuel Uribe.

Observando la situación actual después de 10 años de uso, se puede confirmar el proceso de deterioro sufrido por el parque, en gran medida por la falta de mantenimiento. Otra causa por la que el parque lineal no haya cumplido con las expectativas es que no se proyectaron equipamientos que activaran los bordes, lo cual no promueve su uso continuo.

3.6 Estrategia de integración de modelos

Dentro de la ciudad ocurren dinámicas económicas que permiten su funcionamiento, los presupuestos asignados por el gobierno central y los impuestos de los contribuyentes permiten el desarrollo por medio de la ejecución de obras. Pero la disponibilidad de recursos es limitada, por lo que existen distintas aproximaciones de gestión para la distribución de estos recursos.

En la actualidad, las ciudades ya no destinan cantidades de dinero a la construcción de "grandes proyectos urbanos", que fue una tendencia en la última mitad del siglo XX. Hoy se

prefiere fragmentar los recursos de manera que se pueda “atender a todos”, con una política de pequeñas y medianas intervenciones estratégicas y que tiendan a cubrir servicios esenciales.

Frente a esta realidad, es imprescindible tener visión estratégica sobre dónde ubicar los proyectos de manera eficiente y rápida. El tener dos modelos contradictorios en cuanto a la definición de lugares de intervención aparece como un problema básico de planificación urbana.

Es importante tener nuevas visiones, cuestionando las bases de la estructuración del territorio. Se hace necesario evaluar de manera crítica los modelos de planificación territorial, con una mirada objetiva en el tiempo para establecer si han generado algún beneficio real en las comunidades.

En la zona sur del DMQ, el modelo de centralidades propuesto hace ya varias décadas, no ha tenido ningún impacto real en la población. No se han desarrollado espacios públicos de pertenencia e identidad ciudadana. No se han desarrollado espacios de innovación tecnológica ni comercial. Los barrios que se consolidaron a partir de una división político-administrativa, no han logrado obtener ningún beneficio en cuanto a lugares de inclusión social, cultural o recreativa.

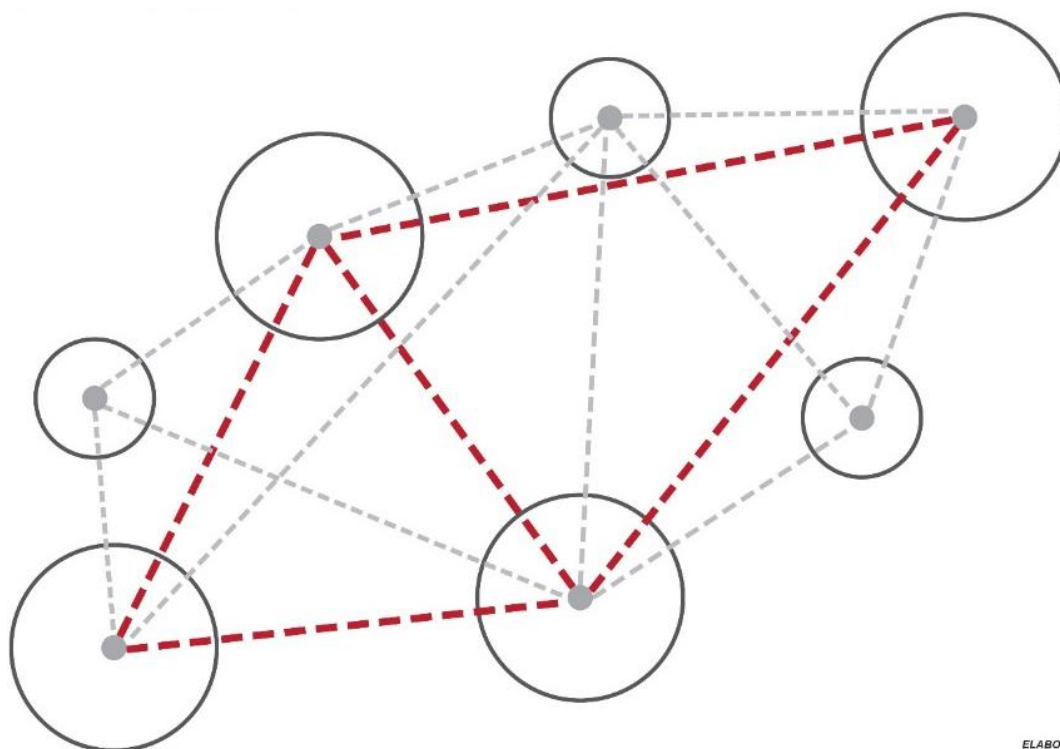
Los proyectos desarrollados por la Administración Zonal responden a una política de urbanismo “reactivo”, que soluciona problemas inmediatos en la medida en que las comunidades presionan por solucionar temas como pavimentación de calles, regularización de propiedades, cerramiento de las canchas y una serie de proyectos menores que no logran consolidar mejoras reales para todos los habitantes. No existe planificación urbana, en ninguna de las escalas territoriales.

Aparece una necesidad de encontrar modelos que integren las definiciones históricas de planificación y las nuevas visiones de conservación y rehabilitación de la estructura geofísica del territorio. Una manera es integrar los dos modelos en uno, que responda a ambas solicitudes. Pensar el territorio desde una perspectiva integral, no fraccionaria.

Es un objetivo de el presente trabajo académico proponer los corredores verdes como centralidades lineales de inclusión, donde confluyan la remediación ambiental, los espacios comunitarios, la recreación y actividades comerciales. Es claro que la capacidad de carga de

la mayoría de las quebradas que descienden de los cerros tutelares de Quito es limitada. No sería factible ubicar grandes equipamientos ni parques de escala zonal. Estos serían lugares para solventar las carencias de espacio público en barrios periféricos, donde no existe una centralidad definida.

Figura 24: Esquema de conectividad del modelo de policentralidades

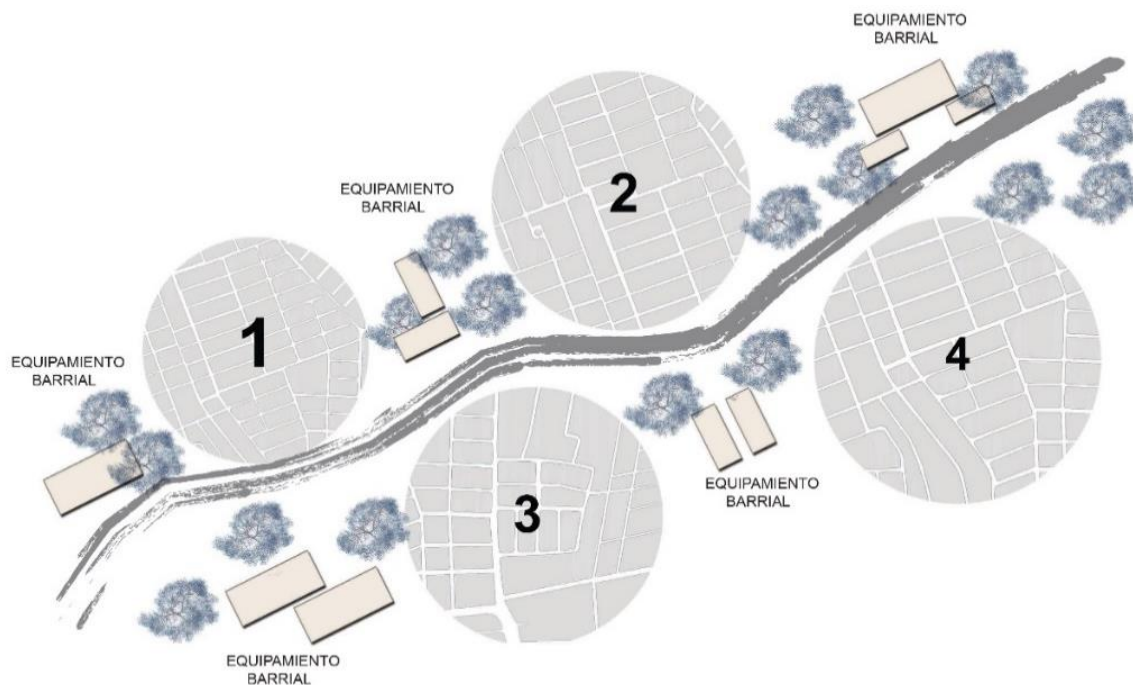


ELABORADO POR:
PALADINES, 2017.

Fuente: Paladines, 2017

El diagrama del modelo de policentralidades (fig. 24) establece conectividades múltiples que no siempre ocurren en el territorio. Ya se han establecido las fortalezas de los parques lineales como elementos con la capacidad de estructurar el territorio, por lo que la propuesta se enmarca en una alternativa eficiente y multipropósito.

Figura 25: Modelo de corredor verde ambiental de integración barrial.



ELABORADO POR:
PALADINES, 2017.

Fuente: Paladines 2017

El modelo de corredores verdes de integración (fig. 25) es una alternativa de planificación y de realización del proyecto urbano eficiente porque cohesiona diversos barrios con espacios públicos y áreas verdes a la vez que remedia zonas afectadas por el deterioro ambiental.

4. CAPITULO CUATRO

4.1 Condiciones para el diseño de espacios públicos

El Project for Public Space (PPS), fundado en los años 70 por William Whyte es una organización que planifica, diseña y educa a las comunidades en la realización de lugares (placemaking), de carácter público, con diseño adecuado, sostenible y con metas alcanzables en el corto plazo. Tiene presencia en mas de 40 paises, sus logros y procesos de generación de espacios públicos han sido objeto de estudio y recreación para mas de 3.000 proyectos específicos.

Un ejemplo de como se han retomado las ideas sobre placemaking en Chile: el Programa Fondo Solidario de elección de Vivienda del Ministerio de Vivienda (2011) que establece subsidios en programas de vivienda colectiva para la construcción de equipamiento, áreas verdes y espacio público:

...que se constituyan en elementos estructurantes de los proyectos y centro de la vida en comunidad, como elementos determinantes de la calidad de vida de las familias, de la calidad ambiental y de la sostenibilidad del proyecto. El objetivo principal consiste en fomentar la dotación de equipamientos, espacios públicos y áreas verdes pertinentes, que respondan a las necesidades particulares de las comunidades, diseñados en respuesta a las condiciones del territorio y sus habitantes. En su diseño intervienen las familias a través de un proceso participativo que es parte del Plan de Acompañamiento Social... (Ministerio de Vivienda Chile, 2011)

En este programa se cita específicamente el Manual de trabajo: Placemaking y el futuro de las ciudades.

Otro caso interesante es el diseño de corredores urbanos en Ciudad Juárez. Este proyecto toma como ejemplo las directrices establecidas en PPS como condicionantes esenciales en el diseño de espacios públicos. Se indica que para el diseño de espacios públicos exitosos hay que tomar en cuenta la “Estrategia de 10 o más”, que indica que para cada escala urbana hay que crear 10 o mas lugares importantes o actividades para crear sinergia. Tal como se explica en la fig. 26, las transformaciones positivas a traves de la creación de espacios públicos exitosos dependen de estrategias de uso y programas.

Figura 26: Activación de lugares según escala y actividades.



Fuente:Project for Public Space, 2009.(<https://www.pps.org/reference/the-power-of-10/>)

Teniendo en cuenta la estrategia de 10+, el estudio de Ciudad Juárez determina las siguientes condiciones a tener en cuenta al momento de diseñar espacios públicos exitosos:

- Instalar un ancla: Crear espacios públicos con atractivo suficiente para las personas, se pueden utilizar elementos de monumentalidad para establecer espacios simbólicos.
- Espacios para sentarse: Diseñar lugares de estancia y no de paso.
- Interacción con el espacio circundante a nivel de la calle: Crear espacios de pacificación para el automóvil, para lograr que el peatón pueda recorrer las calles con facilidad.

- Iluminación: Los espacios públicos son seguros en la medida en que se logre buena iluminación natural y artificial.
- Comida: La alimentación es una necesidad básica que necesita de espacios diversos y para economías variadas.
- Naturaleza: Los elementos del paisaje natural son atractivos indispensables para la configuración del espacio público.
- Seguridad: Un espacio es seguro si consigue atraer muchas personas, que no perciban aspectos peligrosos, como son los vehículos.
- Múltiples usos: Privilegiar la variedad de usos en los bordes del espacio público.
- Incentivar: La comunidad debe ser motivada a participar en las decisiones sobre el espacio público.
- Educar: La población debe ser educada en los comportamientos adecuados, como los comportamientos del peatón frente a la movilidad.
- Áreas verdes: Espacios incluyentes que generan una variedad de beneficios (físicos, ambientales, sociales) para la población.

4.2 Buenas prácticas en el diseño de espacios públicos

“El PMDOT plantea como objetivo central el ejercicio de revalorizar el espacio público como elemento sustancial para el desarrollo del individuo y su grupo humano con una sólida visión cultural-patrimonial-ambiental de la ciudad, complementaria a la propuesta funcional, que fortalezca la ciudadanía, favorezca nuevas formas de construcción y apropiación del espacio colectivo, fundamentado en el derecho de los quiteños a una ciudad que garantice mejores condiciones de habitabilidad y en el que el espacio público, fuertemente ligado a la sostenibilidad urbana, incida positivamente en la calidad de vida del individuo y de la sociedad.”

(Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022, pág. 109).

La necesidad contemporánea de incorporar actores de múltiples disciplinas en los proyectos urbanísticos, ha creado un aumento en la complejidad de los procesos analíticos y de diagnóstico en la planificación urbana. Esto ha derivado en que las competencias propias

de los diseñadores se disuelvan entre las visiones propias de cada actor involucrado. Al revisar los estudios e investigaciones urbanas, el tema de diseño de espacios urbanos adecuados parece no encajar dentro de los condicionamientos analíticos. Pocos textos se dedican a este tema específico, en buena parte porque se cae en definiciones muy generales y en consideraciones genéricas de los aspectos básicos a considerar.

Las periferias urbanas se han desarrollado como aglomeraciones de casas sin planificación alguna sobre los espacios públicos. La calle, que es el espacio público más importante, ha perdido su calidad para transformarse en una red de conectividad vehicular. El espacio público no es seguro y se privatiza, los centros comerciales aseguran un entorno seguro para el consumo.

El modelo de ciudad policéntrica obliga a grandes masas a desplazarse a nodos de actividad económica, lo importante son los tiempos de viaje y lo físico en la ciudad pierde su cualidad de espacio simbólico. La ciudad se transforma en una secuencia de puntos. Respecto a este fenómeno dice Domenico di Senna:

La ciudad, con respecto a la periferia o al mundo rural, me ofrece puntos (nudos) mejor equipados, nudos con acceso privilegiado a otros puntos y una mayor velocidad para moverme entre ellos. Pero lo que es el espacio público en sí ha perdido importancia, tiende a ser "más pequeño" y vacío. Vivir un espacio urbano, pierde importancia. Más que "estar" en los espacios urbanos nos movemos entre ellos. Nos movemos continuamente de un punto a otro, cada punto con sus características claras y bien definidas y con un cierto tipo de gente. (Di Senna 2009)

Esta pérdida de relevancia en el rol de espacios públicos se debe en gran parte a que han perdido la capacidad de atraer la cantidad de público suficiente para convertirlos en espacios memorables, donde la comunidad local y externa sienta que están viviendo una experiencia singular, de amplio espectro de significancia, lo suficientemente flexible para no definir actividades precisas, pero con el suficiente grado de concreción como objetos que conformen espacios permanentes.

El espacio público debe conseguir un equilibrio entre lugar y objeto para permitir a las actividades que se desarrollen libremente, incluso de forma aleatoria y espontánea. Un ejemplo es el parque Mauer, en Berlín: construido en una zona atravesada por el antiguo muro, se diseñó como área verde de amplios espacios abiertos. Uno de los lugares icónicos

de este parque es un anfiteatro que se usa como espacio para karaoke, todos los domingos. El diseño de este espacio son simples graderíos y un escenario circular, pero ha logrado transformarse en un lugar relevante para turistas y habitantes del lugar (ver fotos 8 y 9).

Foto 8: Anfiteatro en Parque Mauer, Berlín.



Fuente: Silver (ClubbingSpain),2011. (<http://www.clubbingSpain.com/phpBB/fuera-de-espana/clubbing-en-berlin-t32485-345.html>)

Foto 9: Anfiteatro en Parque Mauer, Berlín.



Fuente: Silver (ClubbingSpain),2011. (<http://www.clubbingSpain.com/phpBB/fuera-de-espana/clubbing-en-berlin-t32485-345.html>)

La dificultad radica en definir cómo se activa un espacio público en un espacio lineal (corredor) y cuáles son los programas que hay que incorporar en un espacio público. Surge la pregunta: ¿Cuál es el nivel de intervención en el ámbito natural con elementos construidos?.

“Si bien es cierto que la ciudad de Quito está dotada de un importante número de equipamientos de recreación y deporte, existe una necesidad de articular a estos equipamientos con una red de espacios públicos comunicantes, además de dotarlos de la calidad adecuada”.

(Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022,)

A partir del análisis de los casos presentados y la experiencia, se concluyen las siguientes condiciones y características comunes para el diseño y gestión de los espacios públicos, dentro de la realidad del DMQ:

Diseño:

1. Conformer el espacio público: Al igual que ocurre con el espacio arquitectónico, el espacio público también debe tener una “forma” la cual está conformada por bordes, que le darán una forma específica al vacío.
Los espacios urbanos muy amplios sin bordes conformados crean sensación de inseguridad y abandono.
2. Diseñar bordes activos: Los bordes que conforman el espacio público deben contener actividades y programas que atraigan público de forma permanente. Estos bordes deben garantizar confort térmico, sombra, espacios de descanso y deben estar diseñados desde la óptica del usuario que va a permanecer en ellos. El diseño de estos bordes no debe crear caras ciegas y espacios residuales de basura e inseguridad.
3. Desarrollar programas incluyentes: La población que usa los parques es diversa y heterogénea. Los programas deben ser capaces de incluir una amplia gama de actividades y no ser capturados por grupos que no representan una mayoría y que necesitan infraestructuras de alto costo (skateparks, muros de escalada, parkour). Por consenso, se acepta que creando espacios para el público infantil

se garantiza el éxito de los espacios públicos, pues siempre van acompañados de otras personas que buscan lugares seguros de entretenimiento.

4. Diseñar espacios de encuentro: En la realidad climática de Quito, se necesitan lugares que protejan del inclemente sol equinoccial, de la lluvia y los súbitos cambios de temperatura. Las personas se encuentran en los espacios públicos en la medida que ofrezcan confort ambiental y protección contra los elementos. El diseño de espacios públicos debe considerar de manera primordial la creación de cubiertas, sombraderos y lugares para sentarse, pero asociados a actividades y bordes activos. El tema estético es importante dentro de esta consideración ya que experiencias recientes han determinado que mientras más atención y cuidado se le preste a los detalles arquitectónicos del espacio público, más exitoso será. La comunidad genera apropiación cuando el espacio es estéticamente atractivo y los elementos espaciales que lo conforman han sido diseñados no solo desde la óptica de la economía. Ejemplo es esto se observa en el caso de los “Espacios de Paz” en Venezuela, que haciendo uso de equipamientos comunitarios existentes muy degradados, aplicando estrategias de diseño atractivo y novedoso, se han convertido en lugares exitosos de encuentro colectivo (Foto 10).

Foto 10: Antes y después de la intervención en el espacio comunitario Pinto Salinas, Caracas.



Fuente: Franco (Plataforma Arquitectura),2014.

5. **Accesibilidad universal:** Las personas recorren los espacios públicos, sobre todo aquellos que involucran elementos naturales de contemplación, buscando facilidad y comodidad. El diseño de caminerías y recorridos peatonales debe ser plano, sin obstáculos ni sendas que generen sensaciones de inseguridad. La topografía compleja de la ciudad y en general de los corredores verdes requiere de intervenciones en bordes y taludes para producir plataformas de accesibilidad universal hacia todas las actividades.
6. **Diseñar espacios para uso nocturno:** Las dinámicas urbanas de la actualidad exigen que los espacios públicos puedan ser utilizados a lo largo del día y la noche. Toda ciudad tiene actividades nocturnas que son potenciales económicos que se necesitan canalizar con un adecuado uso del espacio público. No es suficiente la ubicación de luminarias, sino pensar en actividades nocturnas permanentes que activen lugares para movilizar economías y emprendimientos locales.
7. **Mobiliario urbano adecuado:** En ciudades con poca educación urbana como Quito, se considera al mobiliario urbano como un lujo que tiene poca duración y siempre es vandalizado. Esto crea un círculo vicioso en que los espacios públicos no tiene mobiliario adecuado y no se educa a la población sobre su correcto uso, perpetuando la destrucción de los mismos. El mobiliario debe ser un complemento a las actividades programadas y deben asumir la realidad tecnológica de la época, como unidades multifuncionales de conectividad, información, descanso y generación de energía limpia a escala del ser humano.
8. **Diseñar estrategias de sustentabilidad:** En espacios públicos como corredores verdes y parques donde deben coexistir la naturaleza y el usuario. El reto radica en conciliar de forma equilibrada las estrategias de restitución y conservación medioambiental con las actividades humanas. En el primer caso, el diseño estará dirigido a crear zonas permeables de absorción de aguas, mantener áreas verdes y árboles, remediar cauces hídricos, reutilizar recursos y generar energía. El espacio público de uso humano, por su parte, necesita de superficies impermeables, lugares construidos y espacios de actividad que entran en conflicto con algunos principios ecológicos. La educación urbana y la creación de

conciencia medioambiental es importante para poder lograr este dialogo y comunión de actividades.

9. Diseñar espacios públicos que solucionen problemas actuales pero con visión de futuro: Los espacios públicos son una inversión costosa, que se debe mantener en el tiempo. Deben ser lugares dinámicos y flexibles, que garanticen la adecuación a lo largo de un tiempo prolongado, para que los equipamientos propuestos no pierdan vigencia y caigan en el abandono. El espacio público no debe entrar en conflicto con el automóvil, sino aceptarlo como una realidad y pacificar su desplazamiento, para darle prioridad al peatón. Se deben proponer formas alternativas de movilidad dentro de los espacios públicos.

10. Diseñar para la comunidad: Las prácticas urbanas de la contemporaneidad han derivado hacia el uso de herramientas como el *placemaking* (crear lugar), como una manera de incorporar a la comunidad en la definición de usos y construcción de lugares públicos. Se entiende que pese a que el espacio público es para cualquier usuario de la ciudad, los principales actores involucrados son las comunidades adyacentes y quienes deberán velar por el cuidado y mantenimiento de los espacios y actividades. El diseño de espacios públicos debe dar respuesta física a las necesidades de la comunidad y no ha agendas de ciertos grupos de poder. Las prácticas de participación comunitaria en la planificación urbana es un tema complejo en el que hay que definir claramente en cuáles aspectos participa la comunidad y cuales son competencia de profesionales que colaboran en la concreción de ideas.

Gestión:

1. Crear instituciones especiales: Un problema tradicional dentro del funcionamiento de las instituciones municipales es lo que en términos empresariales norteamericanos se denomina *silo thinking*, entendido como el fraccionamiento de los diferentes departamentos en células desarticuladas que no comparten información. Esto genera incapacidad para desarrollar proyectos integrales, ineficiencia en las investigaciones y repetición de tareas para lograr objetivos. El municipio de Quito históricamente ha sufrido de esta falta de coordinación en todos los ámbitos, especialmente aquellos

que necesitan de la convergencia de múltiples actores institucionales. El diseño, desarrollo y mantenimiento de parques urbanos no es posible sin la existencia de una institución específica que incorpore en la agenda urbana los corredores verdes, que entienda la capacidad de los ejes ambientales como elementos medioambientales y de generación de espacio público sobre todo en zonas que no han tenido presencia municipal.

2. Posicionar los parques lineales en las agendas de planificación municipal: En las ciudades latinoamericanas se priorizan los proyectos de movilidad colectiva y vehicular como las grandes inversiones del erario público. En Quito, la inversión en nuevos proyectos de espacio público es limitada y en términos presupuestarios representan una fracción de lo que se invierte en soluciones viales, intercambiadores, pasos a desnivel e infraestructura de movilidad colectiva. Es necesario que se posicione a los parques lineales como herramientas integrales de planificación urbana que por su carácter lineal tiene la capacidad de integrar a numerosas comunidades. Es necesario entender que son proyectos con capacidad para atraer socios interesados de diversos sectores, pero se necesita establecer una agenda de posicionamiento en el sector público y privado. Esta agenda debe incluir: Identificación de socios y actores (*stakeholders*), que puedan intervenir en el proyecto. Estos pueden ser: empresas con programas de saneamiento ambiental y desarrollo sostenible; fundaciones vinculadas al tema medio ambiental y organizaciones de *crowdfunding*, micromecenazgo y financiamiento colectivo. Todo lo anterior debe vincularse con agendas y objetivos municipales de planificación y políticas públicas que canalicen los recursos hacia la consecución de planes con metas medibles. Otro aspecto necesario es establecer las plataformas y espacios para compartir experiencias aprendidas en otras ciudades, para visibilizar los obstáculos a superar y registrar los logros y aciertos en el diseño y la gestión exitosa.
3. Garantizar el financiamiento: Las quebradas del sur del DMQ son utilizadas como vertederos de aguas residuales por las industrias. Las tendencias políticas actuales en el mundo están dirigidas a implementar estrategias de responsabilidad social que mejoren la calidad de vida urbana con el pago de compensaciones por deterioro ambiental causado por privados (principio establecido en la Ordenanza Metropolitana 146: “quien contamina, paga”). Es una manera equitativa y justa de obtener recursos

para la creación de parques lineales. Sin embargo esta estrategia no es suficiente pues para el mantenimiento se necesita la generación de recursos permanentes de diversas fuentes, que incluya la sociedad civil, el sector privado y público. Para esto se necesita implementar normativas especiales que permitan tanto las alianzas público-privadas, la donación de recursos, exención de impuestos para fundaciones de trabajo voluntario y otros mecanismos para tener un flujo de recursos estable en el tiempo.

4. Generar normativas especiales: Generalmente los parques lineales están insertos en áreas urbanas que poseen normativas vigentes específicas, asociadas a zonas de protección ambiental de quebradas. Sin embargo, la experiencia de varias ciudades latinoamericanas indica que las quebradas son territorios vagos en abandono, aptos para invasiones y asentamientos ilegales, muchas veces en zonas de riesgo. De esta forma la carencia de control hace que las normativas se diluyan frente a presiones por obtener una vivienda propia y se pierdan esos espacios públicos. Frente a esta realidad, muchas veces irreversible, es necesario que aquellos ejes ambientales vivos que aún tiene potencial de ser intervenidos, sean protegidos de forma inmediata como proyectos prioritarios para la ciudad. Frente a la huella antrópica de las ciudades, las quebradas siempre son arrasadas y transformadas. En el caso de la zona sur de Quito, donde existe una superposición de la trama urbana de movilidad y las cuencas hídricas que descienden del Atacazo, se evidencia la fuerza con la que las normativas urbanas municipales han definido la morfología de la ciudad con corredores industriales y comerciales de expansión y barrios dormitorio que conquistan y hacen desaparecer, en muchos casos, la huella natural. En estos casos, es muy difícil, por no decir imposible, aplicar estrategias de “deshacer” los rellenos y “recuperar” las quebradas pues ya se encuentran colonizadas por asentamientos de vivienda, que representan luchas sociales que han tomado décadas y aún son motivo de conflicto. Es necesario tener una visión conciliadora y equilibrada a través de normativas especiales que definan, clasifiquen y propongan estrategias de reparación, mantenimiento y desarrollo integral de los ejes ambientales en su tipología específica de parques lineales. Estas normativas, además de velar por la recuperación ambiental deben establecer directrices específicas relacionadas al buen diseño de espacios públicos, a la gestión correcta que garanticen su perdurabilidad en el tiempo. Esto implica la creación de

secretarías, departamentos o corporaciones especializadas en el tema de parques lineales, que tenga la fuerza suficiente para aglutinar y coordinar las diferentes instancias de actuación municipal y comunitaria.

5. Educación, información y programación de actividades: Es importante que un parque lineal genere actividades que respondan a las dinámicas de la comunidad que lo rodea. Según Natalia Mayorga (2013) “Las zonas donde se implementa el parque tienen una dinámica social que determina las dinámicas de convivencia, las relaciones de poder, la interacción de la zona con el resto de la ciudad, los niveles de organización social, las concepciones y usos del espacio público y las formas tradicionales de recreación y esparcimiento. La identificación de estos elementos, sumados al entendimiento del tipo de actividad económica a la que se dedica la población, permiten contar con una radiografía social de la zona esencial para determinar los usos potenciales del parque, el tipo de oferta de espacios públicos y de recreación con el que se puede contar, el tipo de programas y actividades que pueden vincularse y los espacios de participación comunitaria que pueden establecerse con el fin de crear un vínculo de interés y apropiación comunitaria del parque”. La vida de un parque la establecen los eventos que ahí se programen, de manera constante y que además pueden ser una fuente de obtención de recursos a través del alquiler de espacios para eventos. El parque deberá contar con una administración proactiva que mantenga una agenda periódica de eventos que convoquen pero no destruyan. Un espacio público es un lugar de aprendizaje, donde visitantes, residentes y planificadores se eduquen en materias de conservación de recursos, valor de la planificación sostenible, creación de conciencia sobre los beneficios de los ejes ambientales históricos; crear relaciones con escuelas y colegios de la zona para que adopten criterios de mantenimiento y conservación con el trabajo voluntario y “mingas”. Todo lo anterior se puede lograr con la creación de un reglamento interno de manejo del espacio público, con la participación de los residentes en su comunicación e implementación.
6. Plusvalía del entorno: Mariana Correa et al. (2015) establece que: “Un parque gestionado adecuadamente contribuirá a la valorización de los predios e inmuebles perimetrales, pues un espacio público exitoso tiene la capacidad de hacer más atractiva una zona, un barrio o una ciudad, pero uno malo creará un ambiente urbano

degradado”. Los espacios públicos urbanos son sensibles al deterioro y existen ejemplos donde pequeños descuidos en el mantenimiento causan el efecto “ventana rota”, que puede escalar en un aumento de la inseguridad y la violencia dentro de parques y barrios. Esto está relacionado con la importancia del valor estético del diseño, tanto de los objetos construidos como del paisaje, el cual se debe transformar en un paisaje activo, con lugares de contemplación y reconocimiento de los hitos naturales lejanos, educación sobre el material vegetal, creación de escenarios que propicien el bienestar psicológico. Apreciar el valor estético de un espacio público está definido por el equilibrio entre los equipamientos y el tratamiento del paisaje, de manera que se genere sinergia entre el visitante, las actividades programadas o espontáneas y los residentes habituales que cuidan del entorno.

7. Participación de la comunidad: Las tendencias actuales en la planificación urbana se dirigen cada vez con más fuerza hacia la inclusión de las comunidades en los procesos urbanos de toda índole y escala. Se habla de la necesidad de superar las tendencias de toma de decisiones *top-down* y reemplazarlas por escenarios más horizontales, donde la comunidad participe de manera real y activa. Este escenario se ha vuelto accesible y democrático a partir de la implementación masiva de las redes sociales y los dispositivos de conectividad en red. Hay varios escenarios de participación directa que involucran a la comunidad: la toma de decisiones en los presupuestos participativos, la decisión en cuanto al tipo de equipamientos que se requieren, la construcción participativa que valora los conocimientos de la comunidad y el mantenimiento de los espacios públicos. En ciudades como Medellín, la participación de la comunidad también se incluye en actividades de enseñanza de cultura cívica para crear conciencia ambiental en el lugar. En la zona de estudio, la Administración Zonal ha implementado la estrategia de los “presupuestos participativos”, como una manera de acercar los anhelos y necesidades de las comunidades a las posibilidades de financiamiento municipal. Esto ha creado un listado de proyectos consensuados con los gobiernos barriales, pero por ser una práctica reciente, las obras solicitadas se limitan a obras básicas como pavimentación de calles, cerramiento de canchas y construcción de baterías sanitarias. Lo interesante de esta posibilidad de participación es que a futuro se genere una cultura de planificación entre los diferentes actores para que los proyectos dejen de ser de remediación inmediata y pasen a ser mejoras concretas

en la calidad de vida de todos los habitantes, no solo de los usuarios de las ligas barriales de fútbol. En este aspecto, es importante reconocer la necesidad de establecer vínculos con la academia, que proporciona un espacio de estudio, creatividad y producción de resultados innovadores que la autoridad municipal no tiene.

4.3 Condiciones del diseño para piezas urbanas en la contemporaneidad

El diseño urbano entendido como la disciplina que genera objetos y soluciones espaciales concretas en el espacio público, también ha pasado por un proceso de adaptación a las visiones del urbanismo actual.

Para dar respuesta a las reiteradas crisis económicas que no permiten la consecución del proyecto urbano como respuesta a las necesidades urgentes de las comunidades, las estrategias de diseño urbano se han adaptado y modificado para poder servir de herramienta rápida, útil y eficaz, conceptos que la planificación tradicional no tiene la capacidad de cumplir.

De esta manera, han aparecido en el panorama mundial una gran variedad de plataformas, grupos alternativos y comunidades interesadas en crear sistemas operativos concretos, avalados por las tecnologías de la comunicación. La motivación es plantear, desde fuera de las instancias municipales, maneras de actuación en el espacio público con creatividad y dentro de parámetros de economía de recursos, rapidez de ejecución y con tecnologías constructivas ligeras. Esto plantea un nuevo paradigma en el entendimiento de los equipamientos públicos y espacios públicos, los que ya no se consideran monumentos ni objetos de permanencia indefinida, sino se atiende a la condición contemporánea más significativa de las comunidades periféricas: el sentido de urgencia en la creación de espacios urbanos adecuados con énfasis en la escala de las personas.

Dentro de los espacios digitales, el ya mencionado PPS (Project for Public Space) también plantea una operación estratégica denominada LQC, por sus siglas en inglés: Lighter, Quicker, Cheaper. Este movimiento considera que:

“The quality of a public space has always been best defined by the people who use it. The growing success of “Lighter, Quicker, Cheaper” (LQC) projects all over the world is proof that expensive and labor-intensive initiatives are not the only, or even the most effective, ways to

bring energy and life into a community's public space". (cita obtenida en www.pps.org/reference/lighter-quicker-cheaper/).

“La calidad del espacio público siempre ha sido definida mejor por las personas que lo usan. El creciente éxito de los proyectos “Más livianos, más rápidos y más económicos” en todo el mundo es prueba que las iniciativas más costosas y de trabajo intenso no son las únicas, ni las más eficientes formas de inyectar energía y vida a los espacios públicos comunitarios”. (Traducción propia).

Aunque esta estrategia no es aplicable en todas las situaciones de espacio público e infraestructura de una ciudad, aparece como viable en las escalas de proyectos barriales y para la construcción de equipamientos en el caso específico de parques lineales, que por la condición física de franjas angostas solo pueden soportar una determinada carga de construcciones ligeras.

Pero el aspecto más importante es que la realización de estos proyectos comunitarios LQC alrededor del mundo han creado una alternativa que responde a una condición vital que el diseño urbano debe responder hoy: la inmediatez y la urgencia por soluciones de espacio público en comunidades tradicionalmente olvidadas por la autoridad.

5 CAPÍTULO CINCO

1.1 Una propuesta para el sur de Quito

En el año 2016, el Instituto Metropolitano de Planificación Urbana, en plena concordancia con los proyectos definidos para el desarrollo de una propuesta para la visión de Quito hacia el 2040, definió a la ciudad como:

... que Quito en el año 2040 sea una ciudad moderna y humana donde sus ciudadanos se sientan parte de ella y vivan con dignidad: una ciudad resiliente, que enfrenta los retos y se repone de las amenazas: que considera que la diversidad cultural es su mayor riqueza y mantiene vivo su patrimonio histórico; donde se promueve el ejercicio pleno de los derechos humanos en un marco de libertad y democracia.

Una ciudad en el que diseño urbano sirve a la vida con una amplia red verde urbana, que sea ambientalmente responsable, solidaria, inclusiva, donde prosperen los emprendimientos privados y este abierta al mundo. Quito 2040 debe ser una ciudad que cuida y disfruta de su patrimonio natural, da prioridad al peatón, cuenta con espacios públicos de calidad y con una movilidad eficiente, sostenible e inclusiva considerando su desarrollo urbano articulado al transporte masivo.

(Proyectos, Visión Quito,2040, IMPU, www.quito.gob.ec)

También se estableció que uno de los temas importantes era la participación de las universidades en el proceso de estudio de las centralidades urbanas:

Centralidades

En una parte muy importante, este proyecto incorpora a la Academia; como un actor fundamental en el proceso participativo para el desarrollo conceptual y metodológico del diseño de la Visión de Quito al año 2040; por este motivo el Instituto Metropolitano de Planificación Urbana en conjunto con las facultades de arquitectura de: la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Universidad Central del Ecuador, Universidad Tecnológica Equinoccial, Universidad San Francisco de Quito y Universidad de las Américas ha venido desarrollando desde el mes de febrero de 2016 el diseño de CINCO CENTRALIDADES URBANAS; en su orden: Quitumbe, Tumbaco, Tumbaco- Cumbaya, Calderón, Pifo – Aeropuerto y los Chillos.

(Proyectos, Visión Quito 2040, IMPU, www.quito.gob.ec)

A principios del año 2016, el Municipio de Quito solicitó a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador la colaboración en el desarrollo de una de las centralidades del Distrito Metropolitano. Todo esto con miras a una exposición a realizarse durante el evento mundial de Habitat III. Este ejercicio se realizó dentro del ámbito académico, pero resultó una experiencia constructiva, respaldada por la experiencia de 12 años de docencia dentro de la Universidad.

El encargo específico se enmarcó en el estudio de la zona sur de la ciudad, la Administración Zonal Quitumbe, que está compuesta por barrios periféricos que han acogido las olas migratorias rurales a lo largo de varias décadas. Es la zona más poblada del Distrito pero menos atendida por las autoridades, lo que se evidencia en la poca cantidad de equipamientos y de espacios verdes. El trabajo realizado incorporó dinámicas de participación comunitaria y tuvo como resultado una propuesta general de ordenamiento territorial que hizo énfasis en la capacidad de los ejes ambientales y cuencas hídricas de generar espacios de inclusión.

El proyecto de Centralidad Quitumbe fue desarrollado por el Taller de Diseño Urbano de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Artes de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador y el resultado final fue expuesto durante la conferencia de Habitat III, que se realizó en Quito en octubre de 2017.

1.2 Propuesta urbana Visión Quito 2040 FADA para la zona sur del DMQ

Para el desarrollo del proyecto se aplicó una visión crítica del modelo de centralidades, tratando de aproximarse a otras formas de estructurar la ciudad que estuvieran alineadas con las visiones más contemporáneas de ciudad. Este trabajo realizó el análisis y la propuesta urbana para una extensa zona del sur de Quito y se concentró en definir estrategias generales dentro de los siguientes conceptos claves:

Físicos:

Organizar el territorio en función de la articulación de dos componentes:

- Los históricos corredores de movilidad creados a partir de la expansión industrial de la ciudad.

- Las cuencas hídricas que atraviesan el territorio, como potenciales parques lineales y espacios públicos.

Reforzar los diferentes usos de suelo comercial, vivienda y mixto de los corredores norte-sur y desarrollar las potencialidades de la línea férrea y el trazado de una nueva vía de integración de las actividades agroproductivas de las faldas del cerro Atacazo.

Se determinaron 8 modelos y estrategias de acción para la ciudad deseada al 2040:

1. Comunidades autónomas periféricas: Son conglomerados urbanos que están constituidos por barrios y que tienen autonomía de gobierno. No son ciudades satélite o ciudades dormitorio, poseen todos los servicios para el autoabastecimiento y la autogestión comunitaria.
2. Participación ciudadana activa: Compromiso y acción comunitaria para procesos de planificación de abajo hacia arriba. Construcción de espacios para acoger los procesos de participación, capacitación y control de procesos colectivos de planificación y construcción del espacio público de las comunidades.
3. Espacios públicos de conectividad: El espacio público como estructura que vincula diferentes barrios o zonas a través de la recuperación de corredores ambientales y de movilidad para el peatón. La centralidad entendida como una línea de conectividad y no como un punto de cercanía.
4. Espacios públicos de inclusión: Los espacios públicos con potencial para ser intervenidos (quebradas, parques lineales) son los espacios de lineales de unificación e integración barrial, donde se construyen los equipamientos que deben ser incluyentes, democráticos y autogestionados.
5. Movilidad colectiva integral y sustentable: La densificación se seguirá ordenando por medio de corredores de movilidad con actividad comercial y residencial, pero se debe realizar una propuesta integral de movilidad para todas las zonas del sur, que incluya corredores transversales y formas alternativas de transporte.
6. Gestión comunitaria del suelo: Para mejorar la calidad de vida se facilitan los procesos de fusión de terrenos y de generación de proyectos para motivar a los ciudadanos a convertirse en pequeños agentes inmobiliarios. Se evita el abandono de la vivienda, la pérdida de arraigo y los procesos de gentrificación.

7. Baja densidad sustentable: Se privilegia la baja densidad residencial que permite implementar estrategias de sustentabilidad: grandes áreas de producción de energía solar en los techos. No se requiere aumentar la capacidad instalada de los servicios. Se mejora la calidad de vida con la participación real y concreta de cada familia.
8. Metabolismo circular multiescalar: Como modelo de gestión medioambiental, se plantean la implementación de estrategias sustentables que van desde la vivienda con capacidad de generar energía limpia hasta proyectos ambientales de impacto en la macro región.

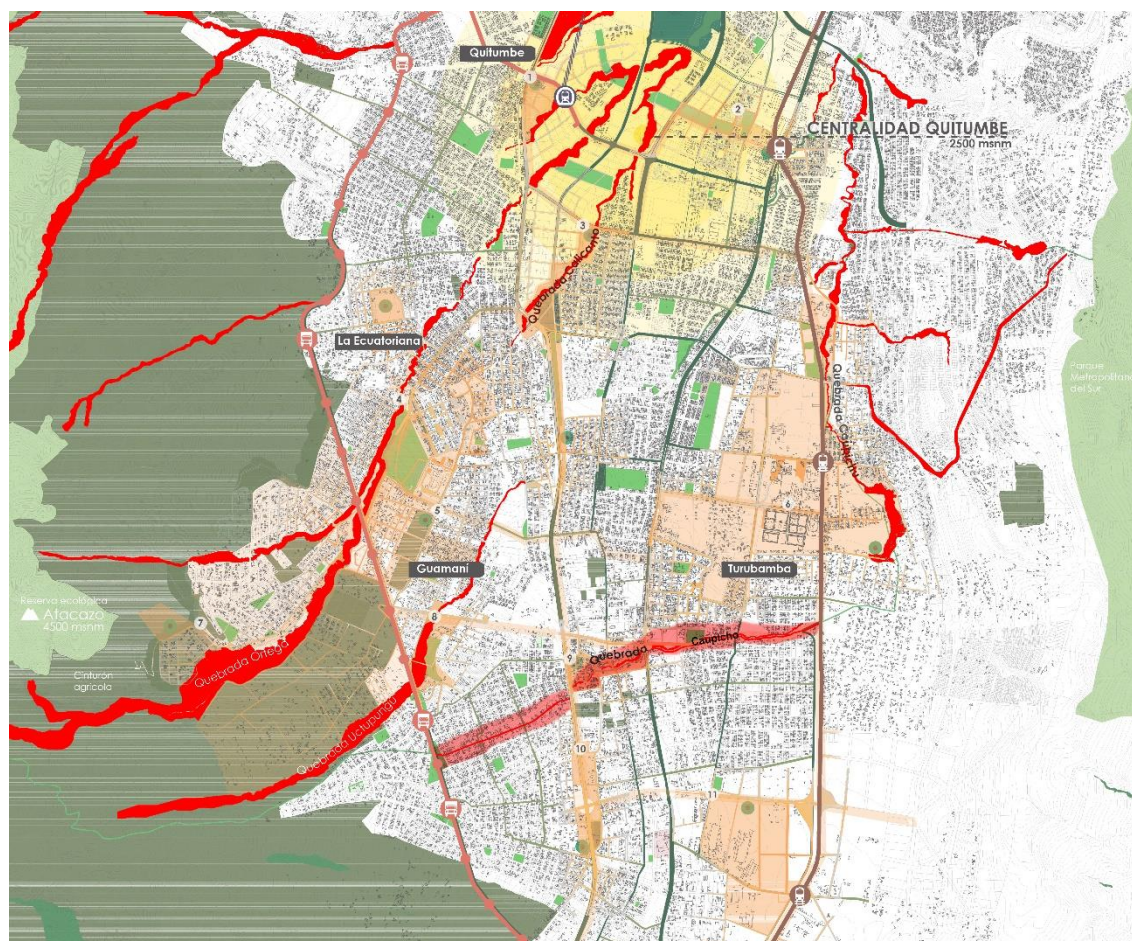
A partir de los ejes de acción, se definieron las siguientes propuestas concretas en el territorio, basada en la potencialización y revalorización de ejes estructurantes:

Propuesta Eco-Sur 20140: 5 Corredores estructurantes.

1. Corredor turístico-industrial vía del tren.
2. Corredor Av. Maldonado: Comercial – Vivienda.
3. Corredor nueva Av. Mariscal Sucre: Vivienda – comercio.
4. Corredor Nueva avenida borde del Atacazo: Agroindustrial, vivienda agro-productiva, turismo de montaña.
5. Eje ambiental de integración Quebrada Caupicho Sur: Es el proyecto de rehabilitación de un eje ambiental (parque lineal) que une los 4 ejes norte-sur.

En la Fig. 27 se aprecia la relevancia de la quebrada Caupicho dentro de la propuesta urbana integral para la centralidad Quitumbe, como parque lineal integrador de los ejes norte-sur de movilidad. En la zona sur existen otros ejes ambientales y quebradas con potencial para ser recuperados, con la visión de que se consoliden como los lugares centrales de espacio público. Estos sistemas hídricos convergen en el nacimiento del río Machángara, por lo que se puede lograr una continuidad verde que conecte el sur con el centro histórico de Quito.

Figura 27: Plan general de la propuesta urbana para la Administración Zonal Quitumbe (Habitat III, Quito 2016).



Fuente: Equipo "Centralidad Quitumbe Habitat III. Pontificia Universidad Católica del Ecuador, 2016.

1.3 Rehabilitación de la quebrada Caupicho

5.3.1. Antecedentes históricos

El crecimiento expansivo de la ciudad de Quito debido a las oleadas migratorias durante las décadas de 1970 y 80 causaron un rápido crecimiento periurbano y una expansión acelerada de la mancha urbana. A raíz de este crecimiento descontrolado, se decidió dividir el territorio en Administraciones Zonales, que tuvieron como objetivo el descentralizar algunos servicios de recaudación, control del territorio, regularización y realización de pequeñas obras de mantenimiento.

La Administración Zonal Quitumbe, creada en el 2001, comprende 5 parroquias del sur de Quito, que desde el plan de Jones Odriozola se definió como la zona industrial y de residencia obrera. Esta segregación planificada le ha dado el carácter residencial popular al territorio, que se ha ido agrupando a lo largo de los diversos corredores industriales y de movilidad norte-sur.

La zona sur estuvo marcada por la presencia de grandes haciendas alrededor de pueblos rurales como Guamaní y Chillogallo, grandes extensiones de tierra agrícola fértil, que proveía de alimentos a la ciudad. Con la urbanización de los latifundios se dio paso a un proceso de crecimiento rápido para acoger a migrantes nacionales, siguiendo los patrones de segregación ya establecidos en Quito. Se reforzó el imaginario urbano en que el centro – norte es la zona de concentración de poderes y servicios, rodeada de barrios acomodados y el sur es el sector residencial “popular”.

El sur pasó a ser el soporte de diversas actividades industriales, las que en la actualidad han sido conurbadas y se encuentran en una situación de incompatibilidad con los usos residenciales y con los nuevos proyectos de servicios (Plataforma Gubernamental, Terminal Terrestre, Metro Quito).

Para definir el carácter de la composición social de esta zona, hay que indicar que los barrios tuvieron distinto origen: la mayoría surgen como producto directo de la reforma agraria a través de la entrega de tierras a los ex huasipungueros, otros surgen bajo formas de “huertos familiares” o cooperativas agrícolas y otros son producto de invasiones ilegales.

Al ser tan diverso el origen de los habitantes, se han creado una situación cultural heterogénea, con variedad de fiestas, patronos y tradiciones que hacen del sur de Quito una zona rica en costumbres y valores identitarios.

Sin embargo, la lógica urbanística que caracteriza este territorio es la falta de planificación, la carencia de vías, deficientes espacios públicos y las subdivisiones prediales que fomentan el microlote, como única posibilidad de acceder a una vivienda propia. Esto resulta en un territorio de baja densidad pero muy extenso, llegando casi al cubrir el 25% de la extensión del DMQ.

En entrevista realizada al Sr. Julio César Añasco, Administrador Zonal señaló los siguientes como los principales problemas de la zona sur:

- Regularización de urbanizaciones “informales”. Las lotizaciones consolidadas que no cuentan con aprobación municipal, requisito para entrar en el proceso de “presupuestos participativos”.
- Falta de consolidación y pavimentación de las vías, como principal demanda de las comunidades.

5.3.2. Centralidad Guamaní

El documento de fortalecimiento de centralidades en el DMQ elaborado por el BID en 2009, determina que la centralidad Guamaní tiene los siguientes potenciales:

Los potenciales de desarrollo específicos de Guamaní son: la buena accesibilidad (Av. Mariscal Sucre), la disponibilidad de suelo libre, la plaza prehispánica y la vista a los nevados, el nuevo mercado municipal como equipamiento de orden sectorial sumado a múltiples actividades agroindustriales y las quebradas que representan un potencial ambiental importante y que por su recorrido refuerzan la relación este-oeste. (Innovar, 2009)

En este estudio también se señala a la quebrada Caupicho en su tramo inicial como un posible proyecto de recuperación ambiental y con potencial para convertirse en una centralidad barrial.

En el caso de Guamaní, el documento establece la centralidad en un lugar específico de convergencia de vías (Av. Mariscal Sucre y calle Clodoveo Carrión), donde en la actualidad se sitúa una estación de policía. (Foto 11). El documento hace una propuesta gráfica para una posible reconversión del lugar (Foto 12).

Foto 11: Lugar definido por el PMDOT 2015 como centralidad.



Fuente: Google Street View, 2017

Foto 12: Propuesta realizada por estudio de Fortalecimiento de Centralidades para la centralidad Guamaní.



Fuente: Innovar, 2009.

Ninguno de los proyectos mencionados se ha realizado en la zona a causa de las razones que caracterizan a la zona sur de Quito: falta de planificación, aplicación de un urbanismo “remedial” y falta de presupuesto para obras de espacio público

5.3.3 Situación de las quebradas en el DMQ

Los corredores de conectividad entre las áreas de conservación con potencial ecológico serán principalmente las redes de quebradas ubicadas al interior de la trama urbana con sus retiros (franjas de protección), los parques lineales y los parques resultantes del relleno de quebradas. (Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial, 2012-2022, pág. 107).

En un estudio realizado por Novum Consultores se define que: “En el año 2012, como una primera medida estratégica de la administración municipal frente al creciente deterioro del sistema de quebradas en el área urbana y ahora incluso de quebradas de las parroquias rurales del ciudad de Distrito Metropolitano de Quito y como soporte al trabajo realizado, sobre todo por la EPMAPS en las quebradas del corredor Atacazo-Pichincha, se

emite la Resolución C350 declarando como **patrimonio natural, histórico, cultural y paisajístico** al sistema de quebradas del DMQ, que establece como prioritario su cuidado, rehabilitación integral y mantenimiento, a fin de prevenir los riesgos inherentes y brindar a la ciudadanía lugares de alta calidad ambiental, recreación, esparcimiento y cultura.” (Egas et al., 2015)

Se han contabilizado entre 150 y 160 quebradas y ríos dentro del territorio urbano de Quito, incluyendo las parroquias urbanas y rurales del oriente y noroccidente, pero según la información disponible sobre ríos y quebradas del Instituto Geográfico Militar (IGM) y en la cartografía censal del Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censo (INEC) en todo el DMQ pueden identificarse unas 500 unidades hídricas dentro del Distrito Metropolitano de Quito, que entrarían en la categoría de ríos, torrentes y quebradas.

La consultoría realizada por Novum Consultores: “Plan de intervención integral de quebradas de Quito”, indica que los problemas principales de estos cauces naturales son:

La escasa identificación y valoración de los beneficios tangibles e intangibles que las quebradas ofrecen a los habitantes de Quito.

Ninguna valoración de los daños ambientales asociados a quebradas y sus costos.

Creciente demanda de terrenos para urbanizar.

No internalización de los sistemas de tratamiento de aguas servidas y disposición final de basura, en los costos de nuevos proyectos urbanísticos e industriales en el área metropolitana de Quito.

Limitaciones de coordinación intersectorial e intergubernamental que afectan el sistema de control ambiental (cumplimiento de la zonificación del territorio, normas de calidad de instalaciones y servicios básicos, responsabilidades en daños ambientales).

Por lo tanto, la solución para una intervención integral pasa por primero, determinar los actores involucrados, que en el caso de las quebradas son 6:

- Dirección Metropolitana de Medio Ambiente: entidad encargada de velar por la integridad física y ambiental de los ecosistemas a través de la resolución C350.

- Coordinaciones Ambientales Zonales: Entes ejecutores y operativos descentralizados, encargados de estudiar, fiscalizar, intervenir y dar seguimiento a los proyectos ambientales en el ámbito local.
- Empresa Pública Municipal de Agua Potable y Saneamiento, EPMAPS: encargada de realizar los trabajos de remediación hídrica, construcción de colectores paralelos y estrategias de mitigación y descontaminación del agua.
- Gobiernos Autónomos Descentralizados, Administraciones Zonales y gobiernos parroquiales: realizan los proyectos y entregan los recursos para la construcción de los proyectos de generación de espacios públicos y posibles equipamientos a construir.
- Departamento de Parques y Jardines, que se encarga de la construcción de áreas verdes y de su mantenimiento.
- La comunidad: a través de los presupuestos participativos podría plantear los proyectos de espacio público en quebradas como proyectos prioritarios para la comunidad, para que sean considerados en los presupuestos anuales.

Esta compleja realidad de varios participantes, hace muy difícil que se logren acuerdos, en vista que las posturas técnicas e institucionales son diversas y en muchos casos opuestas. A manera de ejemplo, (Terán 2010) indica que en la actualidad existe una controversia dentro de las entidades encargadas del municipio, en relación al relleno de las quebradas vivas. Por un lado se establece que las quebradas con alto nivel de ocupación y urbanización deben ser embauladas y rellenadas ya que son potenciales focos de contaminación, malos olores y basura. La otra visión es la de conservación de ecosistemas naturales, la visión de recuperación, mantenimiento y des-urbanización de los espacios aledaños a las quebradas.

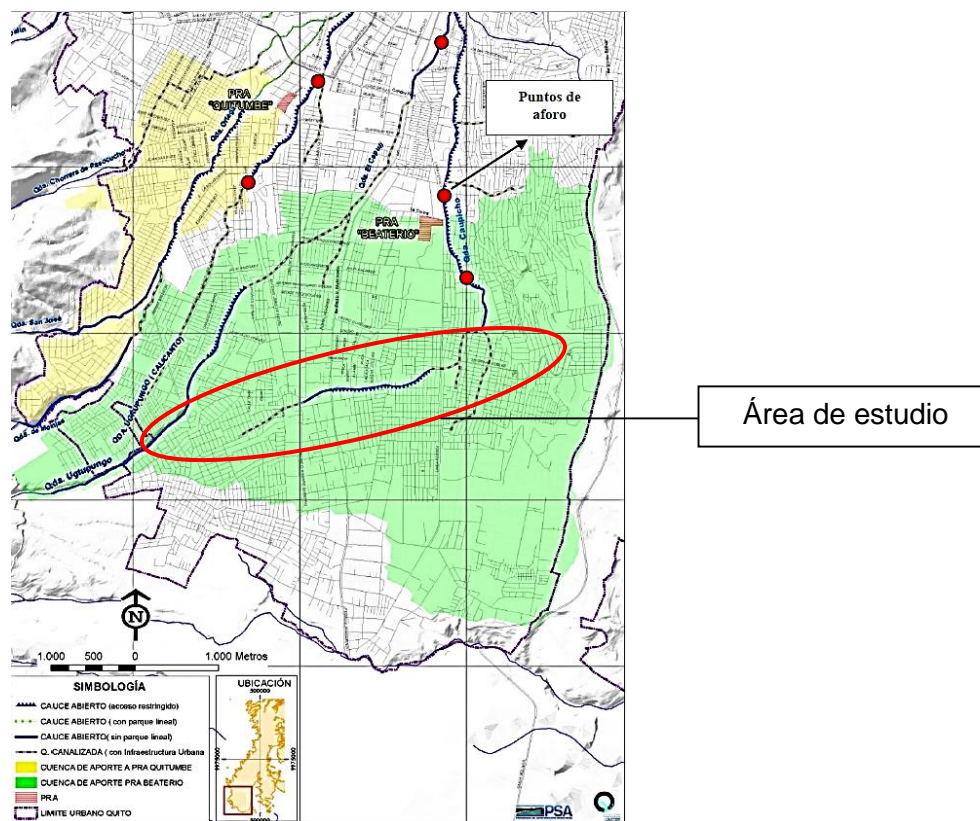
La controversia anterior no contempla el espacio público como tema primordial, el diseño urbano de lugares con potencial para establecer mejoras en la calidad de vida de los habitantes. Esta postura es por necesidad, intermedia entre ambas visiones, pues la creación de espacio público necesita de una visión antrópica y a la vez ambientalista, el espacio público necesita de equipamientos y actividades que garanticen su funcionamiento, el diseño de parques lineales como espacios exclusivos de contemplación bucólica de la naturaleza no garantiza su permanencia en el tiempo, esto se ha comprobado en proyectos como el Parque lineal Machángara.

5.4 La quebrada Caupicho

Es uno de los seis sistemas hídricos de quebradas que descienden del Atacazo en el sur de la ciudad. A diferencia de las quebradas del resto del territorio central de Quito que descienden desde el Pichincha en sentido oeste-este, las quebradas del sur se desarrollan en sentido sur-norte, excepto el tramo inicial de la quebrada Caupicho, que atraviesa transversalmente la zona de la parroquia Guamaní.

En este tramo la quebrada recorre alrededor de 2,5 kms., generando diversas situaciones urbanas. La quebrada se encuentra embaulada en algunos lugares y esta descubierta (quebrada viva) en su parte plana, tal como lo muestra la fig. 28. La quebrada Caupicho es particular en la zona pues desciende de manera transversal desde las faldas del cerro Atacazo y luego se dirige hacia el norte, donde converge con las quebradas Ortega, Uctupungo, Calicanto, Sanchaya y otras para crear el Río Máchangara, que es el sistema hídrico simbólico de la ciudad de Quito.

Figura 28: Situación de los cauces hídricos de las quebradas de la zona sur.



Fuente: Gómez et al., 2014.

La Quebrada Caupicho es un eje ambiental que articula los corredores de movilidad norte-sur existentes (Av. Maldonado, Av. Mariscal Sucre) y conecta con la línea del tren. Pese a esta situación singular, la quebrada Caupicho, en este tramo no tiene presencia en el imaginario urbano y en muchos casos, pasa desapercibida en las referencias ciudadanas, tal como lo muestran las encuestas realizadas. Además, es la quebrada que se encuentra más al sur de la ciudad, en una zona con carencia de espacios públicos y equipamientos para la comunidad.

5.4.1 Características físicas y sociales de la quebrada Caupicho

La quebrada Caupicho se localiza en el complejo acuífero Sur, Yacimiento Guamaní, perteneciente a la cuenca alta del río Guayllabamba. La microcuenca Cuapicho ha sido explotada durante los últimos 45 años para uso industrial por medio de pozos profundos y ha sufrido un intenso proceso de urbanización a lo largo de sus bordes, lo que ha causado un cambio en la estabilidad del suelo. El agua profunda del acuífero Guamaní no es apta para el consumo humano, pero se puede usar en procesos industriales. (Terán, 2010) ha realizado un estudio exhaustivo de las características físicas, que se puede resumir de la siguiente manera:

Temperatura media anual:	12° - 13°C
Precipitación anual:	1500 – 1750 mm.
Humedad relativa:	Agosto 69% Marzo 83%
Viento:	Predominante del Este, velocidad promedio 5,3 m/s.
Suelo:	Cangahua, depósitos volcánicos y lacustres.
Estabilidad:	Tipo 1 (estable). Apto para cualquier obra civil.

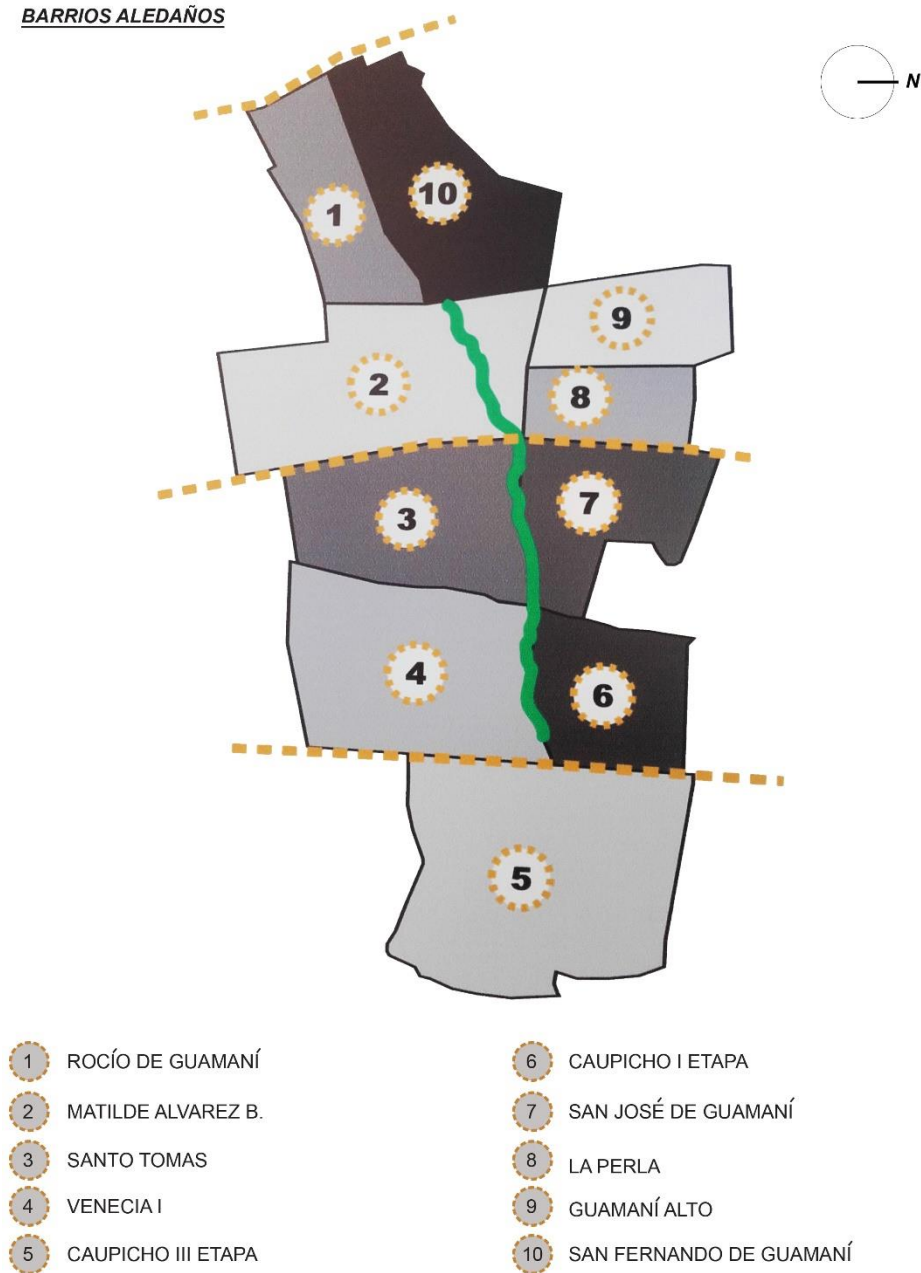
Para las zonas de quebradas abiertas el estudio citado (Terán, 2010) recomienda la reforestación para la conservación de los suelos y no el relleno de ningún tipo. Se concluye que el área de estudio localizada en el inicio sur de la quebrada Caupicho presenta

condiciones favorables para la creación de parques y espacios públicos con construcciones de bajo impacto.

5.4.2 Condiciones territoriales

Figura 29: Barrios que colindan con la quebrada Caupicho.

BARRIOS ALEDAÑOS



ELABORADO POR:
PALADINES, 2017.

Fuente: Paladines, 2017

La quebrada Caupicho atraviesa 10 barrios de la zona sur, con lo que aumenta su efectividad en convertirse en un parque de integración social.

Figura 30: La quebrada Caupicho como área verde de integración en la zona sur.

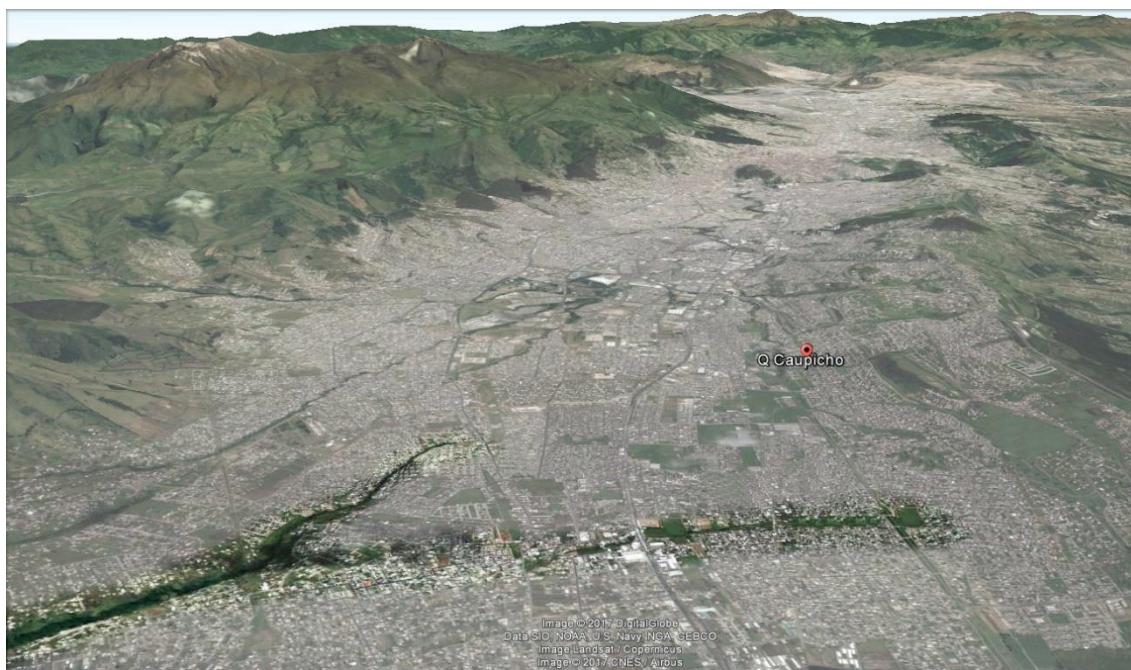


Imagen: Google Earth, 2017.

Modificado por: Paladines, 2017

No es objetivo del presente trabajo académico el estudio de los complejos aspectos sociales, pues a través de la observación directa de la realidad y de la interrelación con los habitantes del sector, se busca establecer una serie de recomendaciones generales que puedan ser utilizadas en el diseño de otros corredores verdes. Para la aproximación social se empleó una metodología de procedimientos rápidos de investigación que incluyó los siguientes aspectos: Observación directa y registro fotográfico de la realidad, encuestas a pobladores, taller de imaginarios con niños y consulta de fuentes bibliográficas.

A partir de la metodología empleada, se concluyeron los siguientes aspectos de la realidad social y económica de la zona de estudio (para mayor detalle, referirse al anexo 9):

- La población no se identifica con el concepto de centralidad: Al ser consultada sobre este aspecto, la mayoría dice no conocer la ubicación de la centralidad de su barrio y en general, se asocia la centralidad con la calle comercial más cercana.
- La población no considera a la quebrada como un espacio público útil: Históricamente, la quebrada es un espacio de acumulación de basura y contaminación. Es el espacio más inseguro del barrio y no se reconoce su valor ambiental.
- La población no participa de organizaciones barriales: Al contrario de los que aseguran algunos estudios, la población cercana a la quebrada Caupicho no participa en ninguna organización barrial ni parroquial. La mayoría no conoce de los presupuestos participativos ni está al tanto de los proyectos que han sido aprobados en la Administración Zonal para su ejecución.
- Existe un gran segmento de la población económicamente activa que se dedica al comercio minorista, como pequeños comerciantes y microempresarios. Sin embargo, no existen lugares para desarrollar estas actividades, pues los mercados más cercanos están abandonados o en franco proceso de deterioro.
- Los jóvenes y adulto-jóvenes, que son la mayoría de la población del sector, no tienen espacios de recreación ni reunión, siendo el más cercano el Centro Comercial Quicentro Sur, el parque las Cuadras y Fundeportes, ubicados 7 kms. al norte. Tradicionalmente, el segmento juvenil es el gran olvidado de la planificación urbana y se confunde la recreación juvenil con actividades como el fútbol, los skateparks y los muros de escalada, que no son incluyentes.
- El segundo grupo poblacional más numeroso son los niños, quienes tampoco tienen espacios de recreación, y tiene percepciones muy interesantes sobre su barrio (ver Anexo 10). Se refieren a la condición familiar, el entorno inseguro y las referencias naturales más importantes, como los cerros lejanos. También es interesante constatar que para los niños el espacio público más importante es la cancha barrial.

5.5 Propuesta

5.5.1 Intenciones generales

- Restituir la trama urbana, proponiendo conexiones tanto vehiculares como peatonales en lugares estratégicos que promuevan la comunicación entre barrios.
- Establecer zonas de fitoremediación hídrica, a lo largo de la quebrada.

- Complementar las zonas deportivas existentes con actividades recreativas para todas las edades y usuarios.
- Establecer áreas específicas para la participación ciudadana (Laboratorios Ciudadanos) que permitan el trabajo colaborativo, la innovación ciudadana y el desarrollo de proyectos sociales incluyentes.
- Diseñar equipamientos que permitan el desarrollo de actividades comerciales y microemprendimientos que dinamicen la economía de los barrios, promoviendo espacios de estancia y franjas comerciales continuas.
- Diseñar espacios públicos que se constituyan secuencias de actividades y de reunión pública, tanto programadas como no programadas, complementadas por áreas verdes.
- Diseñar hitos (torres elevadas) que reconozcan la riqueza del paisaje lejano y los cerros tutelares de la zona sur de Quito.

5.5.2 Condiciones de diseño

Los equipamientos propuestos son de escala barrial y deben estar concebidos con una visión económica en concordancia con los principios del diseño LQC (Lighter, Quicker, Cheaper). Esto significa que son equipamientos de fácil construcción, livianos, económicos y de rápida realización (ver pag.80). Para lograr este objetivo es necesario que la comunidad promueva la participación y se definan en común acuerdo:

Etapas prioritarias de construcción: Es importante que en una primera instancia se realicen obras que conquisten y comuniquen todo el parque (caminerías, ciclovías, plataformas, encauzamiento de quebrada, áreas verdes). En una segunda etapa se pueden realizar los equipamientos que generen mayor actividad, como la construcción de bordes activos en los muros ciegos existentes, de manera de no dejar espacios residuales que atentan contra la seguridad. Finalmente se pueden realizar los equipamientos de mayor tamaño (gimnasios verticales, laboratorios ciudadanos, mercados) que terminarán por complementar un lugar con variedad de actividades fijas y otras que se programarán a lo largo del año. También es importante la construcción de lugares de estancia y de espacios para actividades espontáneas que permitan la aparición de diferentes escenarios de interacción comunitaria.

Utilización de mano de obra local: Se deben promover las habilidades individuales de los habitantes, para generar un sentido de pertenencia y orgullo.

5.5.3 Condiciones de gestión

Un parque exitoso necesita del mantenimiento y cuidado por parte de grupos con dedicación exclusiva a esa actividad. Hay que evitar el fenómeno de la “ventana rota”, que genera una escalada de deterioro en el espacio público. Es la comunidad la que debe trabajar en el mantenimiento y administración de un parque lineal, generando actividades de educación cívica y ambiental.

El parque lineal Quebrada Caupicho, se plantea como un proyecto piloto en la ciudad, de manera que se convierta en un referente tipológico para la rehabilitación de otros ejes ambientales y de recreación. Por su situación geográfica, las características socioeconómicas del contexto y debido a sus particulares condiciones de conectividad, es un caso interesante de análisis y diseño de espacios públicos, que podría convertirse en un atractivo turístico para el sur de Quito.

5.5.4 Condiciones para la propuesta genérica del parque Lineal Caupicho Sur

Dentro de la propuesta se consideran dos aspectos para la activación de los espacios: La recreación inclusiva y el emprendimiento accesible. La propuesta integral conecta la nueva vía agroproductiva Atacazo, que se plantea en el proyecto Eco-Sur, con la vía del tren. Esta línea férrea estuvo en abandono por muchos años y fue repotenciada con fines turísticos, por lo que se propone generar una estación con fines comerciales y gastronómicos. El parque lineal conecta estos lugares en varios tramos, de los que se hará un planteamiento específico en el Tramo 1.

Figura 31: Propuesta urbana general para la quebrada Caupicho.



ELABORADO POR:
PALADINES, 2017.

Fuente: Paladines, 2017.

Figura 32: Parque lineal Caupicho como eje conector de actividades existente y nuevas.



Fuente: Paladines, 2017.

5.5.5 Tramo 1

A manera de tramo piloto, se propone la rehabilitación de la quebrada como área verde con actividades de recreación que complementen a las canchas barriales existentes, articulando el parque lineal con el barrio. Se proponen actividades que potencien el micro emprendimiento, el comercio y equipamientos recreativos para el disfrute de todos los usuarios.

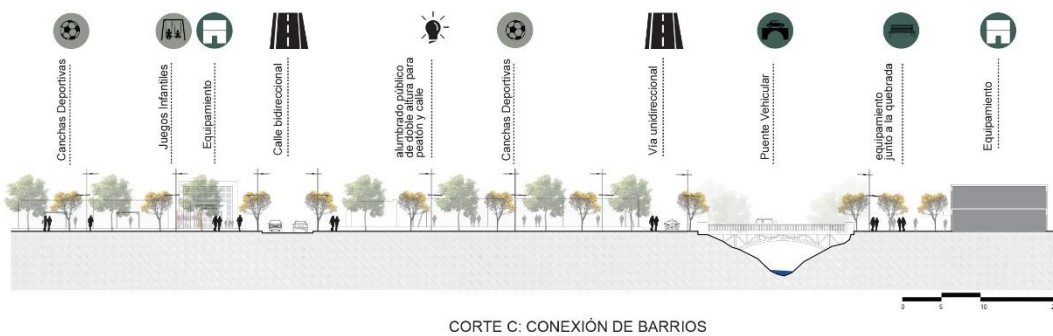
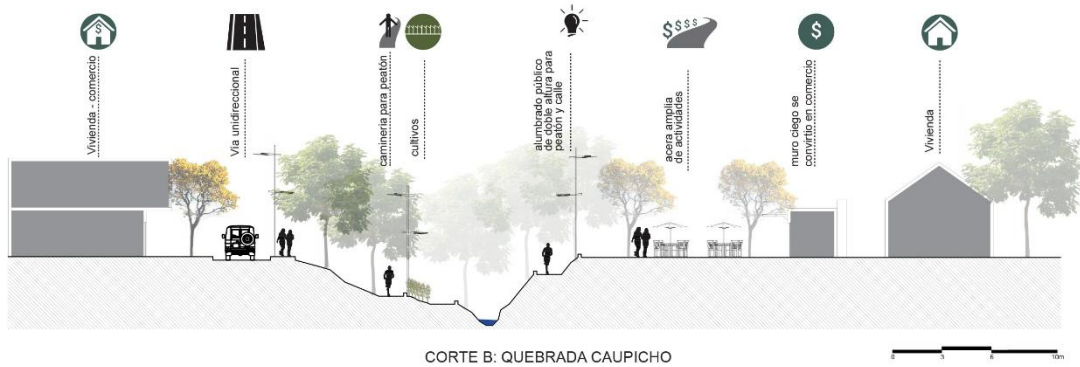
La quebrada atraviesa ejes de movilidad vehicular de primer orden, por lo que se plantean elementos de continuidad peatonal y de movilidad alternativa, como puentes elevados con rampas helicoidales. En la mitad del tramo se ubican las actividades para niños, tanto exteriores como cubiertas.

Figura 33: Propuesta de parque lineal para el Tramo 1. Quebrada Caupicho.



Fuente: Paladines, 2017.

Figura 34: Cortes de la propuesta en el Tramo 1.



ELABORADO POR:
 PALADINES, 2017.

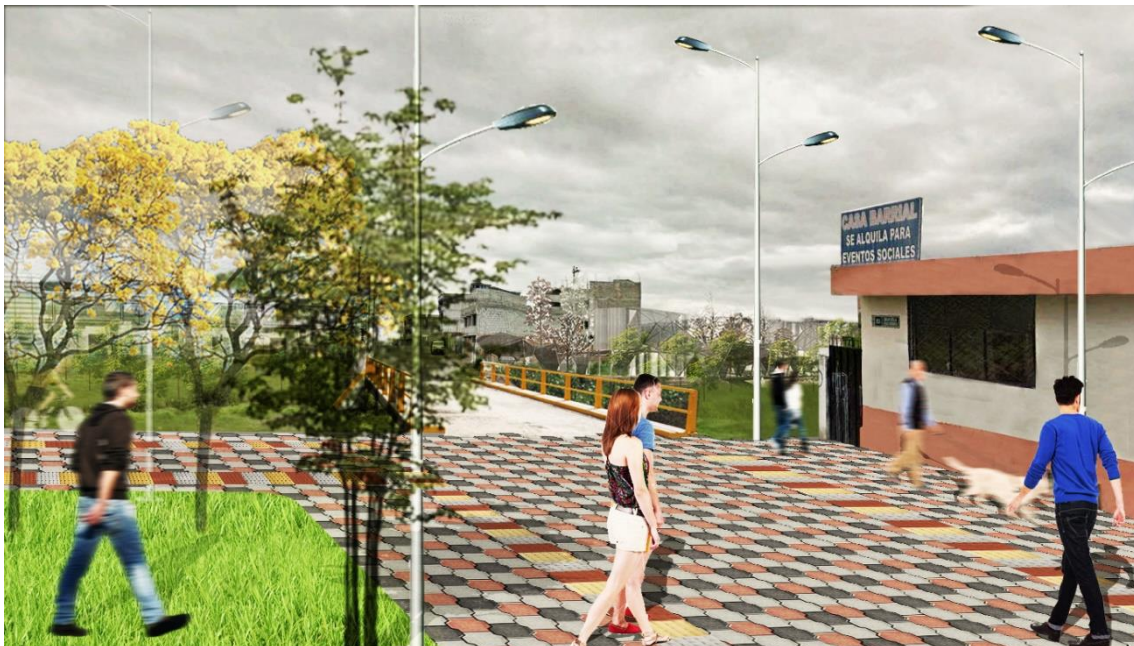
Fuente: Paladines, 2017.

Figura 35: Generación de bordes activos en los muros ciegos existentes, con equipamiento comercial y recreativo.



Fuente: Paladines, 2017.

Figura 36: Tratamiento de calzadas y veredas de calles perpendiculares a la quebrada.



Fuente: Paladines, 2017.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES FINALES

Centralidades

El modelo de centralidades ha sido un enunciado constante de la mayoría de los Planes de Ordenamiento Territorial de Quito. Se ha desarrollado desde una idea muy primaria en el Plan Regulador de 1948, hasta el momento actual, en que sigue vigente como el modelo estructurante de la ciudad. A pesar del largo proceso de construcción en el tiempo, el modelo de policentralidades no ha podido aplicarse en el territorio y no ha tenido un impacto real en el desarrollo de las comunidades marginales y periféricas del Distrito. Las razones por las cuales este modelo no ha sido exitoso pueden resumirse en:

- Desconocimiento de las autoridades encargadas de la administración zonal y de las instituciones de planificación municipal, acerca de cómo construir centralidades en territorios consolidados o en proceso de consolidación. El modelo, por ser teórico y abstracto, requiere de una interpretación y adaptación a las realidades particulares de cada territorio. A pesar de los diversos estudios realizados, hasta el momento no se ha encontrado una estrategia concreta para implementar el modelo.
- La comunidad no se identifica con los lugares señalados por los estudios para convertirse en centralidades, pues en la mayoría de los barrios periféricos de la ciudad, por carecer de planificación, no tienen un lugar central con peso histórico. Los procesos económicos de las últimas décadas tienden a consolidar centralidades comerciales, como corredores terciarios que son inestables en el tiempo.
- El proceso de construcción y consolidación de una centralidad toma mucho tiempo, por lo que las administraciones municipales prefieren no inyectar recursos en proyectos que no serán reconocidos como propios.
- Entender las policentralidades como puntos dispersos en el territorio a manera de un esquema de redes conectadas directamente, no corresponde a la estructura de conectividad real de la ciudad y tampoco a una necesidad de conectar todas las centralidades entre sí. Por esta razón las centralidades de Quito siempre van a estar aisladas y no tienen la capacidad de generar una estructura de ciudad con potencial para el desarrollo.

Recomendaciones: Es necesario poner en la agenda pública la discusión sobre los modelos de ciudad. Hay que fomentar una reflexión crítica seria y ampliada hacia todos los

sectores de la sociedad, sobre la pertinencia de mantener un modelo que no ha producido el resultado deseado. Es importante que la ciudadanía conozca las alternativas y nuevas visiones que existen sobre modelos de planificación para poder escoger el modelo más adecuado a la realidad territorial, social y ambiental.

Corredores verdes, ejes ambientales y parques lineales

Es un consenso generalizado que los parques lineales tiene potencialidades en restituir los aspectos bióticos del territorio. Las investigaciones concluyen que son elementos potentes que canalizan las energías urbanas de manera continua, conectan lugares por su morfología lineal y generan bienestar como áreas verdes para muchas comunidades. Esto aumenta el carácter multifuncional de los parques lineales, pues además son soluciones ambientales para espacios degradados y contaminados.

En los últimos años se ha consolidado un cambio en la definición de los modelos de estructuración de las ciudades en Latinoamérica, especialmente en las urbes alto-andinas que se encuentra implantadas en cuencas hidrográficas con complejos sistemas de quebradas. Estos sistemas en su mayoría, han sido colonizados por barrios de crecimiento no planificado, generando un cinturón pobre de periferia urbana que no posee espacios públicos. Los parques lineales se convierten en una oportunidad para integrar proyectos de equipamiento barrial y espacio público que pueden servir como corredores de conectividad peatonal hacia los sistemas de transporte masivo.

A pesar que muchos Planes de Ordenamiento de ciudades importantes del área andina establecen los ejes naturales como corredores principales de estructuración del territorio (Caracas, Bogotá, Cali, Medellín, Cuenca y Quito por citar algunas), aún son pocos los casos en que esto se ha traducido en políticas públicas y en proyectos específicos. Esta desconexión entre lo escrito y lo ejecutado (lo planificado y lo proyectado) puede deberse a las siguientes razones:

- La responsabilidad del manejo, cuidado y restitución ambiental de las quebradas están a cargo de diversas instituciones, que en muchas ocasiones tienen políticas y objetivos diferentes entre sí. A esto se suma una organización administrativa municipal del tipo *silo thinking*, por lo que resulta complejo llegar a acuerdos que permitan el desarrollo de proyectos de este tipo, que requieren acciones interinstitucionales coordinadas y decididas voluntades políticas.

- El parque lineal más grande del mundo se ubicará en Goiania, Brasil y tendrá una longitud de 25 kms., atravesando toda la ciudad. Esto indica que los parques lineales son proyectos urbanos de alto costo por su longitud y porque deben incorporar proyectos de remediación hídrica y ambiental. Esto implica que el costo de un parque lineal debe ser gestionado con alianzas público-privadas y con la participación de la comunidad. Este tipo de alianzas y las prácticas participativas aún son incipientes en las ciudades latinoamericanas, pese a que también forman parte de los planes de ordenamiento territorial.

Los parques lineales son proyectos ambiciosos a nivel urbano. Su éxito depende de una correcta clasificación en diversas escalas, empezando por los parques de escala barrial, que ayuden a consolidar centralidades inclusivas, hasta parques simbólicos como los parques de río, que en algunas localidades ya se han convertido en los proyectos emblemáticos de la ciudad (p.ej. parque del río Manzanares en Madrid).

- Los parques lineales no están en la agenda de planificación zonal. Por falta de recursos no se consideran prioritarios y se mantiene el déficit de áreas verdes por habitante. Su construcción no es una exigencia de la comunidad por falta de conocimiento sobre los beneficios para la salud y bienestar.

Recomendaciones: Es necesario crear una institución, agencia o departamento especializado en el diseño y construcción de parques lineales. Deberá tener la capacidad de coordinar los diversos actores involucrados además de generar los recursos para el diseño, construcción y mantenimiento. Se deberá comenzar por establecer los parques lineales de quebrada de pequeña y mediana magnitud, en barrios periféricos o de ladera, para ir construyendo una conciencia colectiva de la importancia de estos corredores verdes en la dinámica urbana.

Debido a la multiplicidad de proyectos que se han generado y los pocos que se han construido en el continente, es importante crear una Red Latinoamericana de Parques Lineales donde se puedan intercambiar experiencias y generar estudios sobre la implementación de estos espacios públicos urbanos de una forma real y concreta. De esta manera, las ciudades alto-andinas serán las primeras en pasar de lo escrito a la acción de manera coherente, al construir una red de espacios públicos verdes, incluyentes, democráticos, verdaderos conectores y restauradores del medio ambiente.

Los parques lineales son una oportunidad para crear espacios de educación cívica y ambiental, para desarrollar un efecto multiplicador entre la población.

Diseño de espacios públicos

Superada la discusión planificación/proyecto urbano, este trabajo académico hace énfasis en la necesidad de recuperar el diseño urbano como motor de la concreción espacial de la planificación urbana. Es importante que el diseño de espacios públicos (el vacío urbano) se estudie con la misma rigurosidad y profundidad con la que se diseñan edificios (el lleno). Frente a la crisis de la planificación en Latinoamérica, las nuevas tendencias del urbanismo han abierto el campo al diseño urbano como instrumento con la capacidad de integrar lo multi: multidisciplinar, multiescalar y multifuncional.

El espacio público es el espacio del encuentro social y haciéndose eco de las visiones actuales del urbanismo debe cumplir con una serie de funciones: sustentabilidad, resiliencia, seguridad, inclusividad y accesibilidad universal. Las mismas de manera simultánea lograrán transformar las dinámicas sociales y económicas de comunidades que necesitan cambios urgentes.

El diseño de espacios públicos es el campo específico de actuación de una disciplina, la que en el último tiempo ha sido absorbida y minimizada por otras disciplinas, que han adquirido mayor relevancia a raíz de la tendencia del urbanismo científico o las investigaciones que se concentraban en los problemas sociales y ambientales.

Recomendación: Reconocer al diseño urbano como herramienta de concreción del proyecto urbano y de las políticas públicas; entenderlo como un concepto complementario y simultáneo con la planificación urbana. El diseño de espacios públicos y su relación con la obra arquitectónica conforman una dialéctica inseparable, la cual debe ser retroalimentada por las diferentes disciplinas que complementan el diseño urbano. Colocar al diseño de espacios públicos en el lugar que le corresponde, como una tarea que debe ser asumida desde la formación académica de arquitectos y urbanistas.

Parque lineal Caupicho

En el presente trabajo académico se ha planteado la rehabilitación del corredor verde ambiental de la quebrada Caupicho al sur de la ciudad de Quito, como un ejemplo genérico de lo que puede ser un proyecto de parque lineal de escala barrial. El ejercicio académico

realizado ilustra las potencialidades y oportunidades que la regeneración de un espacio público en deterioro puede aportar en las comunidades que lo bordean.

A manera de propuesta genérica, el diseño de espacios públicos dentro de un parque lineal barrial debe considerar los siguientes aspectos:

- Los espacios públicos siempre deben ir acompañados de equipamientos que activen los lugares y permitan el desarrollo de eventos programados y espontáneos.
- En los parques lineales de integración se deben establecer los instrumentos de planificación, gestión y mantenimiento que logren captar el interés de las empresas privadas que colindan con la quebrada (Scania, Edimca, Novacero), pues serán directamente beneficiados con la rehabilitación del parque. Estos socios colaborarán con contribuciones periódicas para el mantenimiento, control y vigilancia dentro del parque, de manera que la imagen del parque no se deteriore y se consolide el sentido de pertenencia.
- La propuesta de diseño del parque debe considerar facilidades para la movilidad alternativa no motorizada, para facilitar el desplazamiento y conectividad con los corredores de movilidad pública masiva norte-sur. Esto se puede transformar en un micro emprendimiento local con triciclos eléctricos para el transporte de pasajeros (ver triciclos PEBL www.better.bike.com y Triciclos solares ELF).
- El estudio de las formas y materiales adecuados para construir los equipamientos e intervenciones arquitectónicas en el parque deben responder a las siguientes consideraciones de diseño ambiental: Garantizar el drenaje natural hacia la quebrada, responder de manera adecuada a las condiciones de asoleamiento y ventilación natural; desarrollar un diseño eficiente para recuperar aguas lluvias y generar energía alternativa, fomentar el reciclaje de basuras y generar metabolismos circulares para evitar la generación de desperdicios.
- El emprendimiento local y la recreación inclusiva son los pilares fundamentales que estructuran los equipamientos y espacios públicos del parque lineal Caupicho. Se deben exigir altos estándares de diseño en los edificios que alberguen dichas actividades y deben estar pensados desde la óptica de la flexibilidad, la utilización de materiales de bajo mantenimiento y el uso de sistemas constructivos ligeros, de construcción rápida. Lo anterior bajará los costos de mantenimiento y asegurará una

durabilidad en el tiempo, a la vez que se dará respuesta al sentido de urgencia que deben tener los proyectos urbanos actuales.

Recomendaciones: Implementar programas de educación cívica y ambiental en la zona, de esta manera, la población podrá acceder a información y conocimiento relevante sobre las realidades naturales de la ciudad. Solo así se visibilizarán los problemas y sus posibles soluciones. Los barrios podrán colocar en las agendas prioritarias los proyectos de parques lineales y otros de carácter inmediato, que logren cambios estructurales para el bienestar de todos en el corto plazo.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

Alexander, Christopher. (1973). *Notes on the synthesis of form*. Harvard University Press. Estados Unidos.

Almadoz, Arturo. (2007). *Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960*. Revista Iberoamericana VII, 27, 59-78.

Ayala, Verónica. (2014). *La participación ciudadana en Quito: La experiencia del presupuesto participativo en la Administración Zonal Eugenio Espejo*. Tesis de maestría en Desarrollo local y territorial. Flacso, Ecuador.

Bencomo, Carolina. (2011). *Las teorías del diseño urbano en la conceptualización del espacio urbano y sus dos categorías: espacio público y espacio privado*. Ponencia en la Trienal de Investigación. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Central de Venezuela. Recuperado de: <https://www.fau.ucv.ve/trienal2011/cd/documentos/cs/CS-5.pdf>

Beuf, Alice. (2012). *Concepción de centralidades urbanas y planeación del crecimiento urbano en la Bogotá de siglo XX*. XII Coloquio internacional de geocrítica. Universidad Nacional de Colombia.

Borsdorf, Axel (2003). *Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad Latinoamericana*. Artículo en EURE (Santiago) v.29 n.86 Santiago mayo 2003. Recuperado de: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612003008600002

Carmona, Matthew. Ed. (2014). *Explorations in Urban Design. An urban design research primer*. Ashgate Ed. Inglaterra, Estados Unidos. Recuperado parcialmente en: <https://books.google.com.ec/books?id=PdDVCQAAQBAJ&pg=PA28&lpg=PA28&dq=other+urbanisms&source=bl&ots=PZjTU6rWWN&sig=HkrhU4PgA0x0N4vluA157JKz8Kg&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwj4tO2PoITVAhVKOiyKHfJYAugQ6AEIZzAJ#v=onepage&q=other%20urbanisms&f=false>

Córdova M., Marco. (2005). *Quito: Imagen urbana, espacio público, memoria e identidad*. Ed. TRAMA. Romulo Moya, Ed. Quito. Recuperado de: <http://www.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/48959.pdf>

Correa A., Mariana; Echeverri, Juliana; Cadavid, Santiago. (2015). *Criterios e instrumentos para mejorar el desempeño del espacio público en borde de quebrada en el municipio de Medellín. Cuencas urbanas estructurantes caso de estudio: Quebrada La Presidenta*. Tesis de maestría en Procesos urbano y ambientales. URBAM, Medellín.

Chiriboga, Manuel. (2009). *Quito, identidad, innovación y competitividad*. Cooperación Instituto de la Ciudad de Quito.

Daza, Wady J. (2008). *La intervención en el espacio público como estrategia para el mejoramiento de la calidad de vida urbana caso de estudio: Valle de Laboyos (Pitalito - Huila)*. Tesis de maestría en planeación urbana y regional. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá.

Distrito Metropolitano de Quito. Varios autores. (2013). *Culturas y política cultural en el DMQ. Una colección de ensayos*. Instituto de la Ciudad y Secretaria de cultura del DMQ. Recuperado de: http://209.177.156.169/libreria_cm/archivos/pdf_744.pdf

Di Siena, Domenico. (2009). *Espacios sensibles: Hibridación físico-digital para la revitalización de los espacios públicos*. Tesis Doctoral. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.

Duarte, Tiago A. (2014). *The importance of new technologies in the study of public spaces*. Reporte científico. Departamento de Geografía. Universitat Autònoma de Barcelona. Recuperado de:

http://cyberparksproject.eu/sites/default/files/stsm/TU1306_TiagoDuarte_Report_140115.pdf

Duque F., Isabel. (2014). *Políticas públicas, urbanismo y fronteras invisibles. Las disputas por el control espacial en Medellín*. Ponencia en el XIII Coloquio Internacional de Geocrítica: El control del espacio y los espacios de control. Barcelona.

Egas, José; Ordoñez, José. (2015). *Plan de Intervención Ambiental Integral en las quebradas de Quito*. NOVUM Asesores y Consultores Cía. Ltda. Quito.

Gallegos, Karina; Unda, Mario; Vivero, Mario. (2003). *Construcción participativa de centralidades urbanas en Quitumbe*. Centro de investigaciones Ciudad. Quito.

Gobel, Christof. (2015). *Una visión alemana de los modelos de ciudad: El caso de Querétaro*. Universidad Autónoma Metropolitana (UAM). México. Disponible en: editorialrestauro.com.mx/una-vision-alemana-de-los-modelos-de-ciudad-el-caso-de-queretaro.

Gómez Á. Luis A.; Torres G. María Cristina; Calderón I., Alberto P. y Mayorga A. Luis F. (2014). *Intercepción y Tratamiento de las Aguas Residuales en el Sur de Quito, y su Efecto Hidrológico en Quebradas*. Conference paper. 7mo. Congreso Internacional 2014: "Una Perspectiva Internacional sobre Recursos Hídricos y Medio Ambiente". Escuela Politécnica Nacional, Quito. Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/268804655_Intercepcion_y_Tratamiento_de_las_Aguas_Residuales_en_el_Sur_de_Quito_y_su_Efecto_Hidrologico_en_Quebradas

Houghton, Kirralie. (2010). *Augmenting public urban spaces: The impact of the digital future on the design of public urban spaces*. Paper de investigación. Institute for Creative Industries and Innovation. Queensland University of Technology. Australia. Recuperado de: <https://www.planning.org.au/documents/item/2196>

Innovación Ciudadana en Iberoamérica. (2014). *Laboratorios ciudadanos: espacio para la innovación ciudadana*. Documento presentado en la XXIV Cumbre de Iberoamericana de Jefes y Jefas de estado y de Gobierno. Veracruz, México.

Innovar. (2009). Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. *Fortalecimiento de las centralidades urbanas de Quito. Una estrategia de desarrollo urbano para el DMQ*. Recuperado de: <http://sthv.quito.gob.ec/planes/centralidades.pdf>

Instituto Municipal de Investigación y Planeación, IMIP. Ciudad Juárez. (2016). *Guía de diseño para corredores urbanos*. Recuperado de: http://www.imip.org.mx/Beta/pdu2016/PDUS_2016/08_VIII_Guia%20II%20Corredores%20Urbanos.pdf

Janoschka, Michael. (2002). *El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización*. Artículo en revista EURE, v.28 n.85 Santiago dic. 2002. Recuperado de: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500002

Jiménez J., Marina. (2013). *Corredores verdes y corredores ecológicos en la planificación espacial: historias y encuentros*. Revista DOSSIER ciudades 1: 71 – 111. Universidad de Valladolid. Instituto Universitario de Urbanística.

Kolakowski, Leszek. (1972). *La presencia del mito*. Amorrortu Ed. Argentina.

Licnerski, Joao Ricardo. *Las grandes intervenciones urbanas como espacio de centralidad*. Universidad Politécnica de Valencia.

Lungo, Mario. (1996). *Los retos de la investigación urbana. Una perspectiva latinoamericana*. Artículo publicado en revista International Social Science Journal, Ng 1457, march 1996, Blackuell Publishers/UNESCO, Lo.

Mayorga, Miguel Y. (2012). *Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura*. Revista Bitácora. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá.

Mayorga M., Natalia. (2013). *Experiencias de parques lineales en Brasil: espacios multifuncionales con potencial para brindar alternativas a problemas de drenaje y aguas urbanas*. Banco Interamericano de Desarrollo. División de Agua y Saneamiento.

Mena, Alexandra. (2006). *Las nuevas centralidades urbanas de Quito*. Centro Panamericano de Estudios e Investigaciones Geográficas. Recuperado de: <http://www.cepeige.org/Revista/CENTRALIDADES%20URBANAS%20DMQ.pdf>

Metzger, Pascale; Rebotier, Julien; Robert, Jérémy; Urquieta, Patricia; Vega Pablo C. Editores científicos. (2016). *La cuestión urbana en la región andina: miradas sobre la investigación y la formación*. Centro de publicaciones Pontificia Universidad Católica del Ecuador.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Chile. *Espacios Públicos: Recomendaciones para la gestión de proyectos*. División de Desarrollo urbano.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Chile. (2011). *Equipamiento y Espacio Público*. Cartilla N°2, Programa Fondo Solidario de Elección de Vivienda.

Montaner, Josep M.; Muxí, Zaida. (2011). *Arquitectura y política. Ensayos para mundos alternativos. Capítulo 18: Nuevas epistemologías para el urbanismo contemporáneo: igualdad, diversidad, participación y sostenibilidad*. Ed. G.G. España.

- Moraes P. Rafael; Nadalin Vanessa; Monasterio Leonardo; Melo A. Pedro. (2012). *Quantifying urban centrality: a simple index proposal and international comparison*. Discussion paper. Institute for Applied Economic Research. IPEA. Brasil.
- Ortiz, Paola. (2014). *Los parques lineales como estrategia de recuperación ambiental y mejoramiento urbanístico de las quebradas en la ciudad de Medellín: Estudio de caso parque lineal La Presidenta y parque lineal La Ana Díaz*. Tesis de maestría en estudios urbano-regionales. Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Arquitectura, Escuela de Planeación Urbano – Regional, Medellín, Colombia.
- Orum, Anthony. (1997). *The Centrality of Place: The Urban Imagination of Sociologists*. Great Cities Institute. College of Urban Planning and Public Affairs. University of Illinois. Chicago.
- Prado Rios, Luis. (2001). *La centralidad urbana*. La ciudad construida: urbanismo en América Latina. Fernando Carrión, Ed. Flacso. Ecuador.
- Pradilla C., Emilio. (2007). *Zona Metropolitana del Valle de México: de la centralidad a la red de corredores terciarios*. Recuperado de: www.observatoriodasmetrosoles.ufrj.br/Pradilla.pdf
- Rodriguez J., María José. (2000). *Modelos socio-demográficos. Atlas social de la ciudad de Alicante*. Tesis doctoral Universidad de Alicante.
- Schteingart, Martha (2000). *La Investigación urbana en América Latina*. Papeles de Población, vol. 6, núm. 23, enero-marzo, 2000 Universidad Autónoma del Estado de México. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11202302>
- Terán, Edwin. (2010). *Análisis socio-ambiental del cambio de uso de suelo en la quebrada Caupicho, tramo inicial*. Tesis de grado. Facultad de ingeniería civil y ambiental. Escuela Politécnica Nacional. Quito, Ecuador.
- Trachana, Angelique. (2013). *Procesos emergentes de transformación del espacio público*. Artículo en revista Bitácora 22 (1) 2013: 43 - 52. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá.
- Trullén, Joan; Boix, Rafa. (2000). *Policentrismo y redes de ciudades en la región metropolitana de Barcelona*. Ponencia presentada al III Encuentro de Economía Aplicada, Valencia.

Valladares, Licia; Coelho Magda P. (1995). *La investigación urbana en America Latina tendencias actuales y recomendaciones*. Documentos de debate N° 4, Gestión de las

Transformaciones Sociales MOST. UNESCO. Recuperado de:

<http://unesdoc.unesco.org/images/0010/001008/100873sb.pdf>

Ventura B. Ferrán; Almansa B. Carlos. (2009). *Membranas receptoras de realidad: espacios públicos interactivos*. Ponencia presentada en: 5th International Conference

Virtual City and Territory, Barcelona. Recuperado de:

<http://upcommons.upc.edu/handle/2099/11408>

Vera, Fernando. (2013). *Planificación tecnocrática: proyecto urbano y el desafío de un nuevo paradigma*. Artículo en revista HI (Hábitat Inclusivo). 02, 2013. Recuperado de:

<http://www.habitatinclusivo.com.ar/revista/planificacion-tecnocratica-proyecto-urbano-y-el-desafio-de-nuevo-paradigma/>

Leyes, Ordenanzas y Planes de Ordenamiento Territorial.

Municipio de Medellín. (2014). Plan de Ordenamiento Territorial. Gaceta Oficial N° 4267.

Recuperado de:

https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_17/ProgramasyProyectos/Shared%20Content/Documentos/2014/POT/Gaceta4267ACUERDO48POTinternet.pdf

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2016). Ordenanza Metropolitana N° 102.

Promueve y regula el sistema Metropolitano de participación ciudadana y control social.

Recuperado de:

http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20MUNICIPALES

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2016). Ordenanza Metropolitana N° 127. Plan Metropolitano de Ordenamiento y Desarrollo territorial del Distrito Metropolitano de Quito.

Recuperado de: http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Ordenanzas/

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2011). Ordenanza Metropolitana N° 171. Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT) del Distrito Metropolitano de Quito.

Recuperado de:

http://www.quitoambiente.gob.ec/ambiente/images/Secretaria_Ambiente/Documentos/calidad_ambiental/normativas/ordm_0171_plan_metro_ord_pmot.pdf

Municipio de Quito. (1948). Odriozola, Jones et al. Plan Regulador de Quito. Memoria descriptiva. Recuperado de: http://sthv.quito.gob.ec/planes/plan_jones_odriozola.pdf

Municipio de Quito. (1967). Plan Director de Urbanismo de San Francisco de Quito. Recuperado de: http://sthv.quito.gob.ec/planes/plan_1967.pdf

Municipio de Quito. (1980). Plan Quito - Esquema director 1980. Recuperado de: http://sthv.quito.gob.ec/planes/plan_quito.pdf

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Dirección Metropolitana de Planificación Territorial. (2001). Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT). Recuperado de: <http://sthv.quito.gob.ec/images/pdf2006-13-10/planes%20parciales/pgdt/PGDT%20%20LIBRO%202006.pdf>

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2012). *Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022*. Recuperado de: http://sthv.quito.gob.ec/planes/pmot_vc.pdf

Páginas Web

Esto no es un Solar. <https://estonoesunsolar.wordpress.com/>

PPS. Project for Public Space. <https://www.pps.org/>. The power of 10+ <https://www.pps.org/reference/the-power-of-10/>. Estrategias LQC. <https://www.pps.org/reference/lighter-quicker-cheaper/>

Secretaria del Ambiente. Quito. Quebradas. <http://www.quitoambiente.gob.ec/ambiente/index.php/patrimonio-natural/quebradas>

The Nature of Cities. <https://www.thenatureofcities.com/>. Foro de discusión: Do urban green corridors work? <https://www.thenatureofcities.com/2014/10/05/do-urban-green-corridors-work-it-depends-on-what-we-want-them-to-do-what-ecological-and-or-social-functions-can-we-realistically-expect-green-corridors-to-perform-in-cities-what-attributes-defi/>

VIC. Vivero de Iniciativas Ciudadanas. <http://viveroiniciativasciudadanas.net/>

ANEXOS

Anexo 1 Llenos y Vacíos.



Anexo 2 Jerarquía de vías

CALLES PRINCIPALES



ELABORADO POR:
PALADINES, 2017.

Anexo 3 Discontinuidad de vías.

CALLES SIN SALIDA



ELABORADO POR:
PALADINES, 2017.



Anexo 4 Topografía.

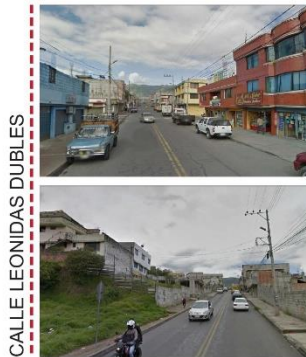
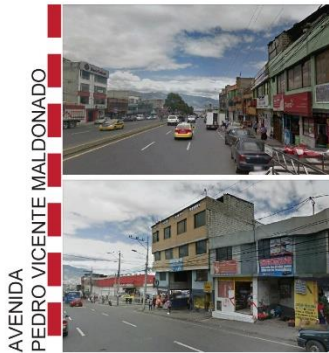
TOPOGRAFÍA



ELABORADO POR:
PALADINES, 2017.

Anexo 5 Vías comerciales.

COMERCIO



ELABORADO POR:
MAPEO: PALADINES, 2017.
FOTOS: GOOGLE EARTH, 2017.



Anexo 6 Equipamientos del lugar.

EQUIPAMIENTOS ALEDAÑOS



MERCADO MUNICIPAL CAUPICHO



CAPILLA



LIGA BARRIAL CAUPICHO



ESCUELA FISCAL MIXTA
CENTRAL MIRANTE
MANUEL NIETO CADENA CAUPICHO



UPC CAUPICHO



CENTRO DE SALUD



UNIDAD EDUCATIVA
MANUELA SAENZ DE AIZPURO D7



CENTRO INFANTIL
SANTA NARCISA DE JESUS



PUNTO ACTIVO
BARRIO VENECIA II



CASA BARRIAL



LAVANDERIAS COMUNITARIAS



CANCHAS SINTETICAS
SANTO TOMAS UNO



PUNTO ACTIVO LIGA BARRIAL
SAN JOSE DE GUAMANI



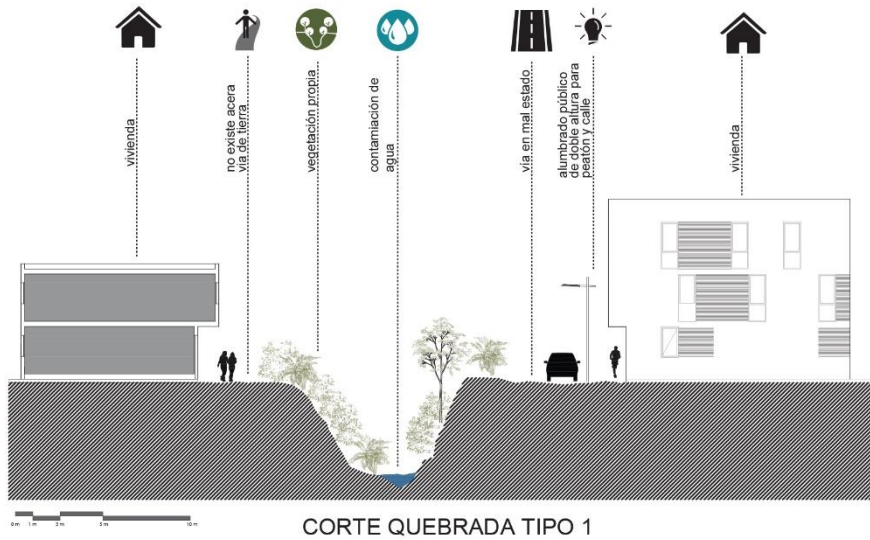
COLEGIO MUNICIPAL DE BACHILLERATO
JUAN WISNETH



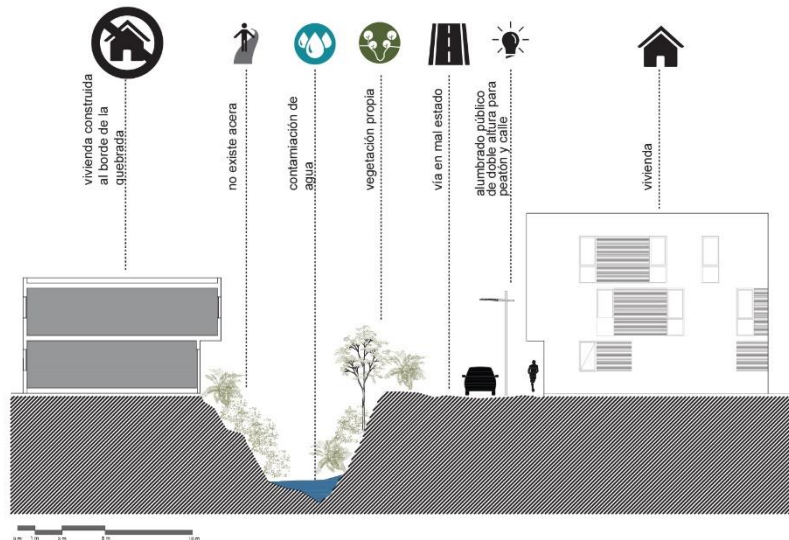
CASA BARRIAL
SANTO TOMAS SECTOR NORTE

MAPEOS: PALADINES, 2017
FOTOGRAFÍAS: GOOGLE EARTH, 2017

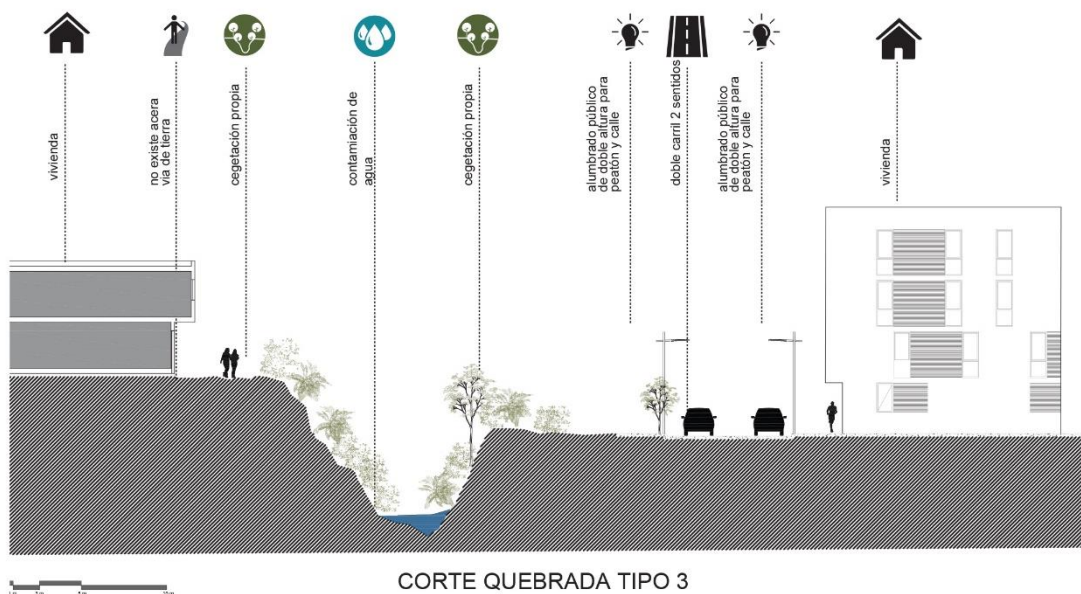
Anexo 8 Cortes de la quebrada Caupicho. Estado Actual.



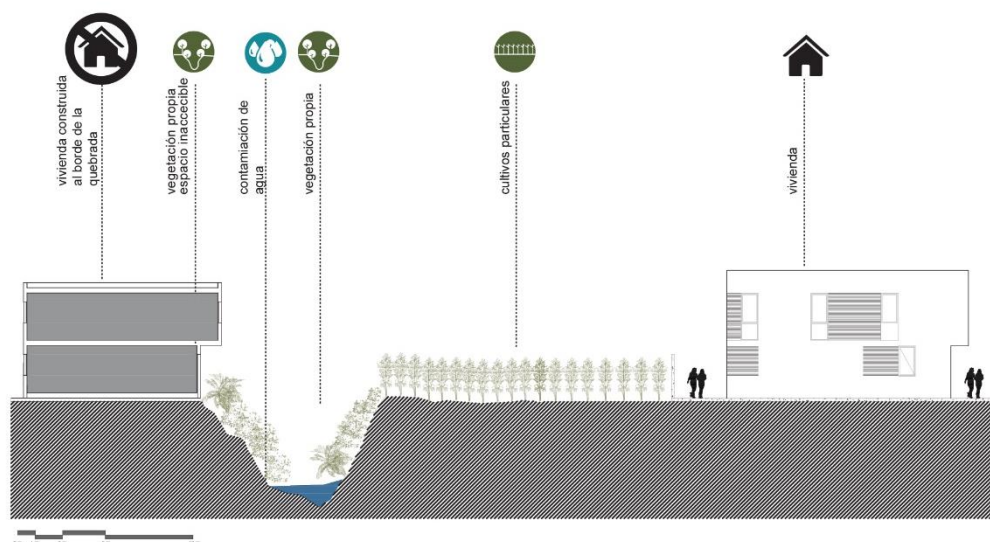
CORTE QUEBRADA TIPO 1



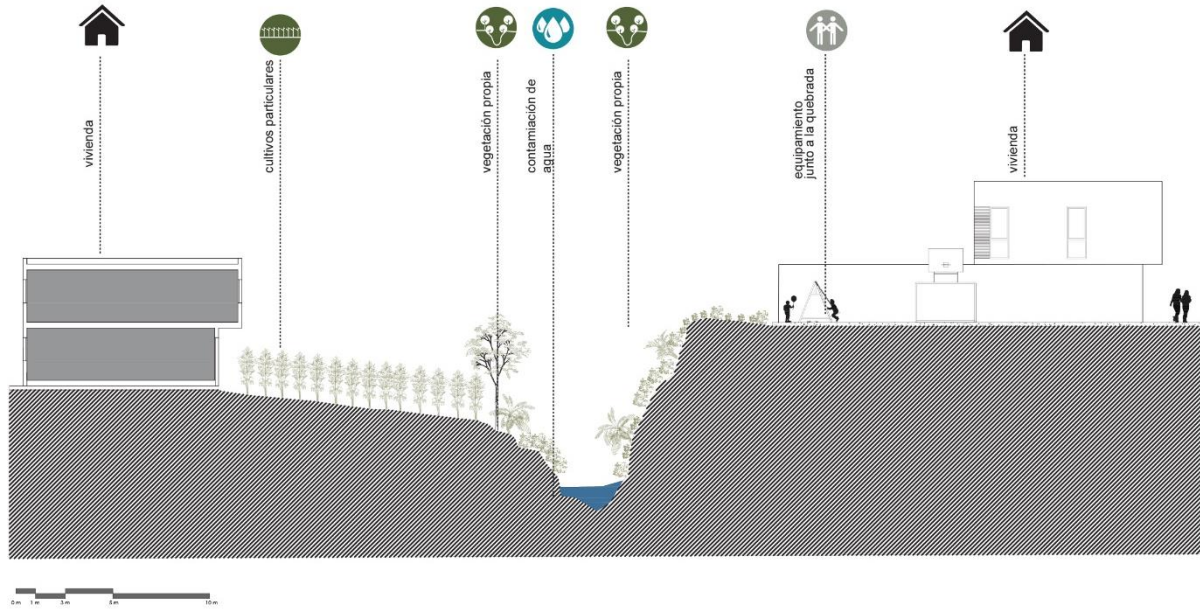
CORTE QUEBRADA TIPO 2



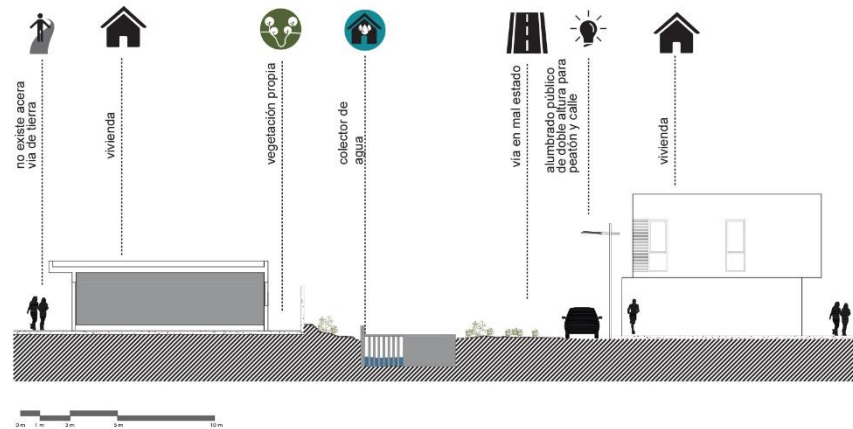
CORTE QUEBRADA TIPO 3



CORTE QUEBRADA TIPO 4



CORTE QUEBRADA TIPO 5



CORTE QUEBRADA TIPO 6

Anexo 9 Matriz de encuestas.

Se estructuró una matriz de 16 preguntas para conocer la relevancia de las centralidades urbanas en el imaginario público y configurar los escenarios deseados por la comunidad.

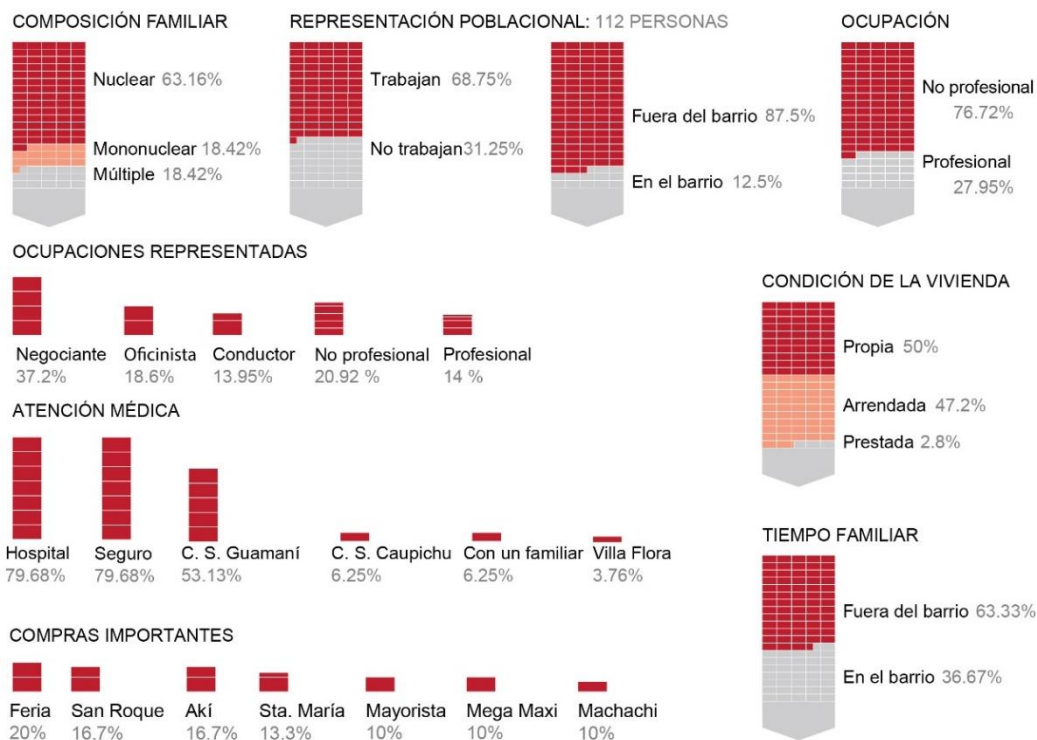
PROYECTO: REHABILITACIÓN INTEGRAL QUEBRADA CAUPICHICO		
ENCUESTA A HABITANTES DE LA ZONA		
FECHA:		
NOMBRE DEL BARRIO:		
EDAD:		
SEXO:		
		¿Cómo calificaría la calidad de vida de su barrio?
19	42,22	48,72 Agradable y tranquilo para vivir
8	17,78	20,51 Tiene todo lo necesario
4	8,889	10,26 Muchos problemas con los vecinos
8	17,78	20,51 Desearía vivir en otro lado
0	0	0 No opina
39		
		¿Cómo calificaría la seguridad en el barrio?
3	6,667	9,091 Muy seguro
20	44,44	60,61 Medianamente seguro
10	22,22	30,3 Inseguro
0	0	0 Muy inseguro
33		
		Considera que su barrio
14	31,11	38,89 Tiene cerca de todo lo que necesito comprar
6	13,33	16,67 Tengo que viajar a pie para las compras de primera necesidad
14	31,11	38,89 Tengo que tomar un bus para las compras de primera necesidad
2	4,444	5,556 Tengo que tomar dos buses para las compras de primera necesidad
36		
		Para llegar a su lugar de trabajo o estudio
5	11,11	16,13 Tengo que caminar
13	28,89	41,94 Tengo que tomar un bus
8	17,78	25,81 Tengo que tomar dos buses
1	2,222	3,226 Uso taxi o camioneta
3	6,667	9,677 Uso el automóvil
1	2,222	3,226 No trabajo ni estudio
31		
		Elija los dos problemas que considera mas importantes en su barrio
21	46,67	83,33 Inseguridad
6	13,33	23,81 Falta de transporte público
2	4,444	7,937 Falta de servicios básicos
27	60	107,1 Falta de áreas verdes
0	0	0 Otro (decir cual):.....
56		
		Elija dos actividades que le gustaría se realizaran más en su barrio
31	68,89	50 Deportiva
24	53,33	38,71 Cultural
0	0	0 Política
7	15,56	11,29 Ecológica
0	0	0 Otra.....
62		
		¿Pertenece o participa en alguna organización barrial?
3	6,667	9,091 Si
30	66,67	90,91 No
33		
		¿Conoce de las actividades de los comités parroquiales o organizaciones barriales?
9	20	28,13 Si
23	51,11	71,88 No
32		

9		Vive en
13	28,89	40,63 Casa
19	42,22	59,38 Departamento
32		
10		¿Que le falta a su barrio para que sea mejor?
18	40	32,73 Mejores equipamientos
15	33,33	27,27 Mas comercio
20	44,44	36,36 Mas areas verdes
2	4,444	3,636 Mas calles
0	0	0 Otro.....
55		
11		¿Cómo calificaría a la quebrada?
29	64,44	47,54 Botadero de basura
23	51,11	37,7 Zona insegura
8	17,78	13,11 Depósito de aguas negras
1	2,222	1,639 Area verde
0	0	0 Le es indiferente
61		
12		¿Le gustaría que se arreglara la quebrada?
31	68,89	96,88 Si
1	2,222	3,125 Arreglar la quebrada no es importante para el barrio
0	0	0 Que actividades le gustaría que se realizaran en la quebrada?.....
32		
13		En su opinión, ¿cual es el lugar central de su barrio?
8	17,78	24,24 Parque
0	0	0 Centro comercial
3	6,667	9,091 La avenida principal
6	13,33	18,18 La iglesia
16	35,56	48,48 El barrio no tiene un lugar central
33		
14		¿Sabe lo que es un eco-barrio?
15	33,33	15 Si
30	66,67	30 No
100		
15		Conoce que se realice algun programa ecológico en su barrio? (p. ej.: reciclaje de basura, agricultura urbana, mingas de limpieza)
3	6,667	10 Si
27	60	90 No
0	0	0 Cual.....
30		
16		Proponga dos mejoras concretas para su barrio
16	35,56	19,51 Cancha deportiva
9	20	10,98 Centro cultural
7	15,56	8,537 Jardin infantil
14	31,11	17,07 Parque lineal en la quebrada
10	22,22	12,2 Centro de salud
3	6,667	3,659 Colegio
23	51,11	28,05 UPC
0	0	0 Otra.....
82		

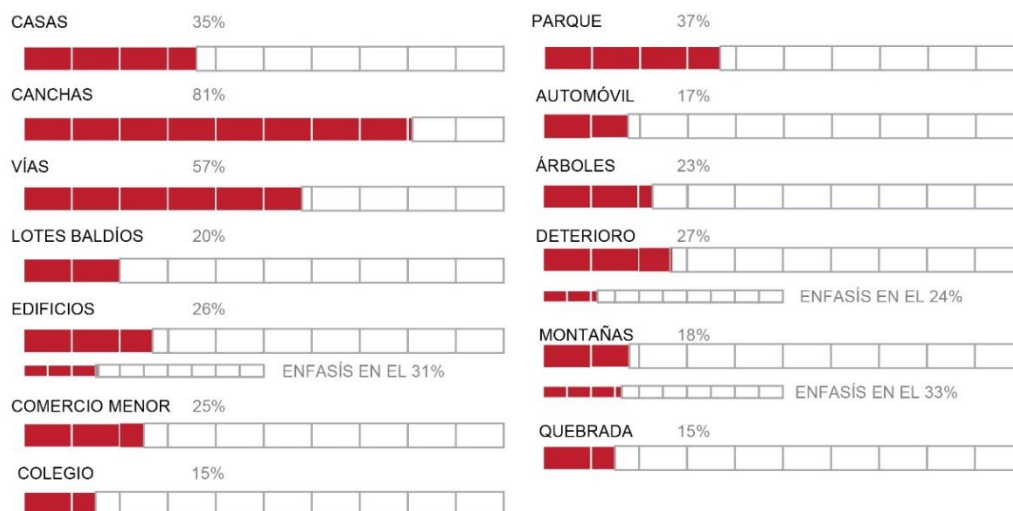
Anexo 10 Tabulación de encuestas

La tabulación de encuestas fue realizada por estudiantes del Taller de Arquitectura VI del 2° semestre 2016-2017.

FAMILIAS



ELEMENTOS IDENTIFICADOS EN LOS IMAGINARIOS DIBUJADOS POR LOS NIÑOS

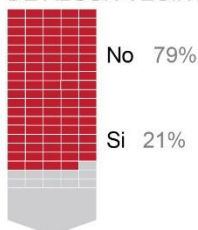


NEGOCIOS

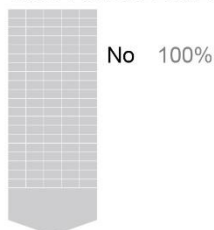
ABASTECIMIENTO



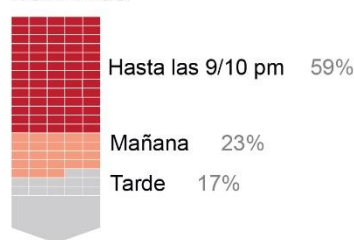
EXHIBE LOS PRODUCTOS DE ALGUN VECINO



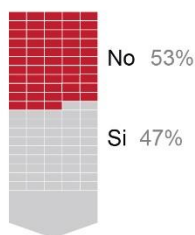
PERTENECE A ALGUNA A GRUPACIÓN COMERCIAL



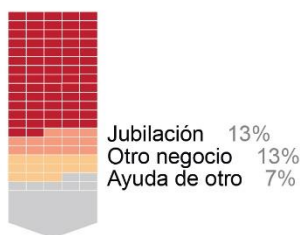
HORARIOS



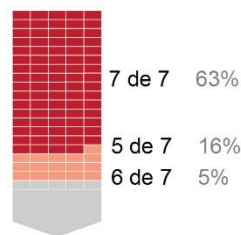
¿CUENTA CON OTRA FUENTE DE INGRESOS?



¿QUE OTRA FUENTE DE INGRESOS TIENE?

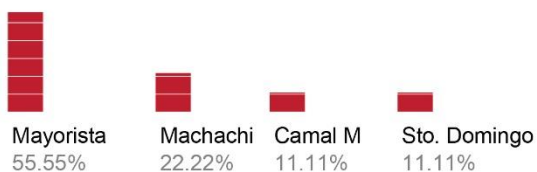


DÍAS DE ATENCIÓN

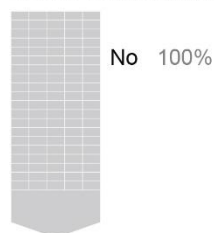


VENTAS AMBULANTES

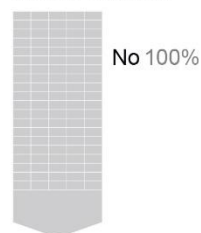
ABASTECIMIENTO



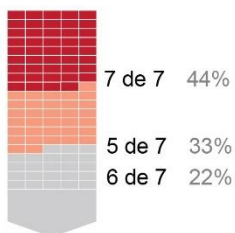
PERTENECE A ALGUNA AGRUPACIÓN COMERCIAL



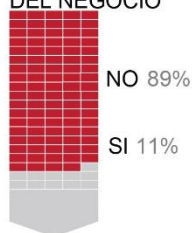
VENDE EN MÁS DE UN BARRIO



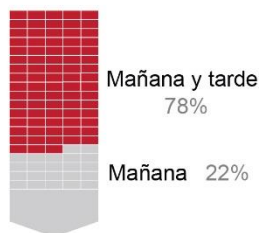
DÍAS DE ATENCIÓN



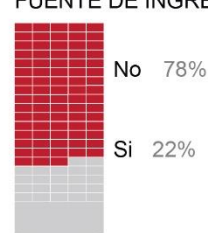
FORMALIZACIÓN DEL NEGOCIO



HORARIOS

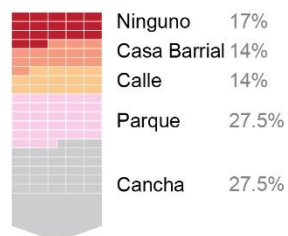


¿CUENTA CON OTRA FUENTE DE INGRESOS?

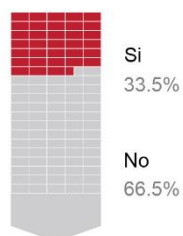


JOVENES Y ADULTOS

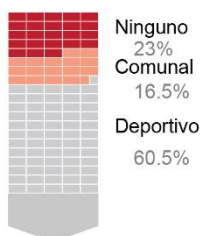
SITIOS DE ENCUENTRO



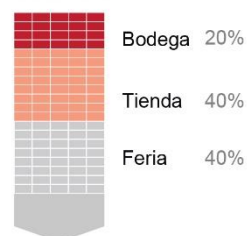
AMIGOS EN EL BARRIO



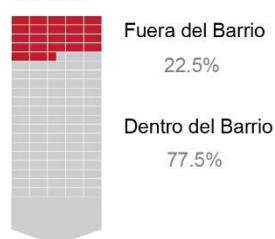
PASATIEMPOS



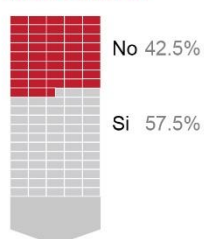
DONDE REALIZA SUS COMPRAS



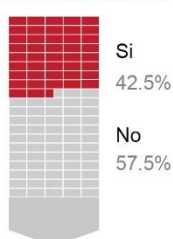
PASEOS



HAY INSEGURIDAD

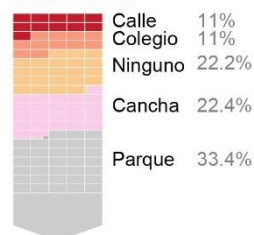


HAY DISCRIMINACIÓN

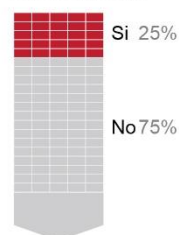


ADOLESCENTES

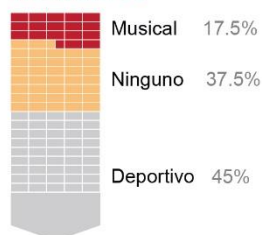
SITIOS DE ENCUENTRO



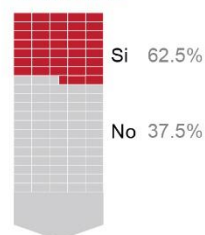
AMIGOS EN EL BARRIO



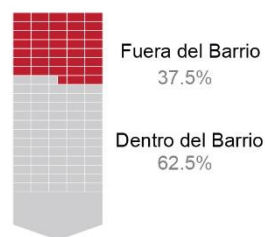
PASATIEMPOS



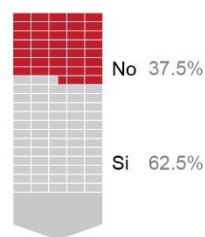
CONOCE ACTIVIDADES BARRIALES



PASEOS



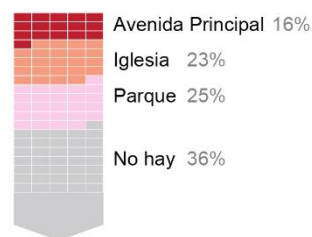
HAY INSEGURIDAD



HAY DISCRIMINACIÓN



LUGAR CENTRAL DEL BARRIO



Anexo 11 Taller de imaginarios

Se realizaron dinámicas de imaginarios en: Unidad Educativa Oswaldo Lombeyda, Barrio San Fernando. Parque de los Bomberos, El Rocío de Guamaní y lavanderías comunitarias, Barrio Santo Tomás. (Estudiantes Taller VI, 2° semestre 2016-2017).





Lista de Abreviaciones.

AZ: Administraciones zonales.

AZQ: Administración zonal Quitumbe.

BID: Banco Interamericano de Desarrollo.

COOTAD: Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

DMQ: Distrito Metropolitano de Quito.

EPMAPS: Empresa Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento.

GAD: Gobierno Autónomo Descentralizado.

IGM: Instituto Geográfico Militar.

IMPU: Instituto Metropolitano de Planificación Urbana.

INEC: Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos.

LOOTUS: Ley Orgánica de Ocupación Territorial Gestión y Uso de Suelo.

LQC: Lighter Quicker, Cheaper.

ONU. Organización de la Naciones Unidas.

PDOT: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

PMDOT: Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

PNBV: Plan Nacional del Buen Vivir.

POT: Plan de Ordenamiento Territorial.

PPS: Project for Public Space.

SIG: Sistema de Información Geográfica.

TIC: Tecnologías de la Información y la Comunicación.

VIC: Vivero de Iniciativas Ciudadanas.

Lista de Figuras.

Figura 1: Modelo de desarrollo estructural de la ciudad Latinoamericana.	19
Figura 2: Nuevo modelo de la ciudad Latinoamericana.	21
Figura 3: Estructura de archipiélago y sistema de policentrilidades en el DMQ.	22
Figura 4: Estructura de la Planificación Nacional según los planteamientos del Plan Nacional del Buen Vivir, 2007 – 2017.	23
Figura 5: Jerarquía de los asentamientos humanos en Ecuador.	24
Figura 6: Concepto de “células barriales” en el Plan Regulador de Jones Odriozola.	28
Figura 7: Planteamiento de centralidades en Plan Regulador de Jones Odriozola.	29
Figura 8: Propuesta para la creación de una red verde urbana integrada con el sistema viario.	29
Figura 9: Ubicación de equipamientos como centralidades en el territorio.	30
Figura 10: Polos de atracción.	31
Figura 11: Tipología de las centralidades según su escala, características y equipamientos.	33
Figura 12 : Informe de rendición de cuentas 2015. Administración Zonal Quitumbe.	35
Figura 13: Modelo de estructuración del territorio 2025.	38
Figura 14: Relación de conectividad entre las centralidades.	39
Figura 15: Centralidades y subcentralidades en el DMQ.	40
Figura 16: Esquema del cubrimiento del modelo de policentralidades en el territorio del DMQ.	41
Figura 17: Sistema de cuencas hídricas en Medellín y ecoparques proyectados.	54
Figura 18: Sistema de subcentralidades, Medellín.	55
Figura 19: Modelo de ocupación territorial, con énfasis en los sistemas ambientales del río y las quebradas.	56
Figura 20: Proyecto Urbano Integral cuenca de la quebrada Santa Elena.	58
Figura 21: Proyecto urbano rehabilitación quebrada Juan Bobo, Medellín.	60
Figura 22 : Tramos proyectados del Parque Lineal Machángara.	63
Figura 23: Santa Ana, primer tramo modelo.	64
Figura 24: Esquema de conectividad del modelo de policentralidades.	66
Figura 25: Modelo de corredor verde ambiental de integración barrial.	67
Figura 26: Activación de lugares según escala y actividades.	69

Figura 27: Plan general de la propuesta urbana para la Administración Zonal Quitumbe (Habitat III, Quito 2016).	87
Figura 28: Situación de los cauces hídricos de las quebradas de la zona sur.	93
Figura 29: Barrios que colindan con la quebrada Caupicho.....	95
Figura 30: La quebrada Caupicho como área verde de integración en la zona sur.....	96
Figura 31: Propuesta urbana general para la quebrada Caupicho.....	100
Figura 32: Parque lineal Caupicho como eje conector de actividades existente y nuevas. .	101
Figura 33: Propuesta de parque lineal para el Tramo 1. Quebrada Caupicho.	102
Figura 34: Cortes de la propuesta en el Tramo 1.....	102
Figura 35: Generación de bordes activos en los muros ciegos existentes, con equipamiento comercial y recreativo.....	103
Figura 36: Tratamiento de calzadas y veredas de calles perpendiculares a la quebrada....	104

Lista de Fotos.

Foto 1: Construcción de viaducto en quebrada Santa Elena, Medellín.	46
Foto 2: Parque Línea Verde, Aguascaliente, México.	51
Foto 3: Equipamiento deportivo en Parque Línea Verde.	52
Foto 4: Paneles fotovoltaicos en Parque Línea Verde.	52
Foto 5: Estado actual de la quebrada Santa Elena, Medellín.	57
Foto 6: Parques de bolsillo en espacios residuales. Sistema de tranvía Ayacucho, Medellín.	59
Foto 7: Espacio público en quebrada Juan Bobo, Medellín.	61
Foto 8: Anfiteatro en Parque Mauer, Berlín.	72
Foto 9: Anfiteatro en Parque Mauer, Berlín.	72
Foto 10: Antes y después de la intervención en el espacio comunitario Pinto Salinas, Caracas.	74
Foto 11: Lugar definido por el PMDOT 2015 como centralidad.	89
Foto 12: Propuesta realizada por estudio de Fortalecimiento de Centralidades para la centralidad Guamaní.	90

Lista de Anexos.

Anexo 1 Llenos y Vacíos.....	118
Anexo 2 Jerarquía de vías.....	119
Anexo 3 Discontinuidad de vías.	120
Anexo 4 Topografía.....	121
Anexo 5 Vías comerciales.	122
Anexo 6 Equipamientos del lugar.	123
Anexo 7 Movilidad del Sector.	124
Anexo 8 Cortes de la quebrada Caupicho. Estado Actual.	125
Anexo 9 Matriz de encuestas.	128
Anexo 10 Tabulación de encuestas.....	130
Anexo 11 Taller de imaginarios	133