

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

**PASADO, PRESENTE Y FUTURO DE LA AVENIDA 24 DE MAYO:
IMPACTOS URBANOS DE LA ESTACIÓN DEL METRO DE SAN FRANCISCO**



CHRISTIAN ANDRÉS TELLO NAVARRETE

DIRECTORA: MARÍA ÁNGELA CIFUENTES, Dr. phil.

QUITO 2017

Dedicatoria

A mis padres, César Augusto y Martha Cecilia: guías de mi camino.

Contenido

Capítulo I.- Análisis histórico social de la Av. 24 de Mayo y la Plaza de San Francisco	10
1. Quebrada de Jerusalén.....	10
2. Relación histórica con la Plaza de San Francisco.....	11
3. Espacio y Transición Social	16
4. Cambio Morfológico, Planificación y Construcción del Boulevard 24 de Mayo.	18
5. Centro Histórico desde el año 1960 hasta su declaración como Patrimonio Cultural de la Humanidad.	24
6. Av. 24 de Mayo y el Viaducto	25
7. Migración hacia el Centro Histórico, desde el área rural – espacio laboral	28
7.1 ¿Quiénes son y hacia dónde van?.....	29
7.2 Informalidad e Inseguridad.....	31
Capítulo II.- Análisis Cuantitativo y Cualitativo de la Av. 24 de Mayo y la Plaza de San Francisco en el periodo 1990 – 2010.....	33
2.1 Densidad Poblacional Censo del año 1990	33
2.1.1 Centro Histórico 1990	35
2.1.2 Valoración del Patrimonio.....	38
2.2 Densidad Poblacional Censo del año 2001	40
.....	40
2.2.1 Centro Histórico. Año 2000	41
2.2.2 Acciones Municipales	43
2.3 Densidad Poblacional Censo del año 2010	46
2.3.1 Estrategias de recuperación de áreas deterioradas.....	47
2.3.2 Av. 24 de Mayo previo a su intervención.....	48
2.3.3 Intervención: Boulevard de la 24 de Mayo.	50
Capítulo 3.- Boulevard de la 24 de Mayo: Análisis desde los impactos urbanos que generará la Estación del Metro de San Francisco	54
3.1 Boulevard de la 24 de Mayo.....	54
3.2 El Metro de Quito.....	56
3.3 Parada del Metro de San Francisco	58
3.4 Relaciones de la Demanda.....	60
3.5 Actores en área de influencia	61
3.6 Repertorios Urbanos.....	63
3.6.1 Medellín y El Metro:	63

3.6.2	El Bronx – Historia y Futuro	64
3.7	Área de estudio, desigualdades y percepciones.....	67
3.8	Posibles escenarios.....	77
3.9	Propuesta:	79
3.10	Propuesta teórico espacial	86
	Conclusiones	87
	Anexo 1	94
	Bibliografía.....	96

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1:	Quebrada de Jerusalén Quito 1868.....	11
Ilustración 2:	Distribución del comercio en Quito siglo XVII	13
Ilustración 3:	Plaza de San Francisco.....	
Ilustración 4:	Quebrada de Jerusalén.....	15
Ilustración 5:	Distribución del comercio en Quito siglo XVII	19
Ilustración 6:	“Terraplén Terminal Terrestre”	27
Ilustración 7:	Boulevard de la Av. 24 de Mayo.....	28
Ilustración 8:	Procedencia de migrantes.....	30
Ilustración 9:	Mapa de densidad poblacional del área de estudio año 1990.....	34
Ilustración 10:	Mapa de densidad poblacional del área de estudio año 2001.....	40
Ilustración 11:	Mapa de zonas deterioradas del Centro Histórico de Quito	41
Ilustración 12:	Mapa de densidad poblacional del área de estudio año 2010.....	46
Ilustración 13:	Construcción e inauguración del Boulevard de la 24 de Mayo.....	50
Ilustración 14:	Plazas existentes en el Boulevard de la Av. 24 de Mayo	52
Ilustración 15:	Parada del Metro de San Francisco	59
Ilustración 16:	Parada del Metro San Francisco – Bocas del Metro	60
Ilustración 17:	Demanda de usuarios de la Parada del Metro San Francisco.....	61
Ilustración 18:	Uso de suelo actual del área de estudio.....	69
Ilustración 19:	Zona sur (área de estudio)	70
Ilustración 20:	Zona norte (área de estudio).....	70
Ilustración 21:	Propuesta teórica espacial	86

Prólogo

El Centro Histórico de Quito ha sufrido varios cambios sociales, económicos y en su imagen urbana. Dentro de los factores que influyeron en estos cambios encontramos el crecimiento demográfico y territorial de la ciudad, procesos de renovaciones urbanas en diferentes zonas y la aparición o desplazamiento de centralidades urbanas. Las décadas del 60 al 80, Ecuador tuvo algunos auges económicos, los cuales fueron el soporte para la expansión de la estructura edificada de la ciudad de Quito.

Dentro de estas transformaciones urbanas de la ciudad encontramos a la “24 de Mayo”, sector estigmatizado por los Quiteños como un lugar inseguro, con problemáticas arraigadas en el tejido social. La prostitución, la informalidad, la venta de alcohol y droga, son actividades que hasta el día de hoy se evidencian en el espacio público a pesar de varias intervenciones municipales.

Un hecho importante a resaltar es la declaración del Centro Histórico como Patrimonio Cultural de Humanidad en 1978, ya que después de este acontecimiento se tomaron varias medidas públicas para eliminar los problemas urbanos como la inseguridad, informalidad, tugurización y renovar la imagen de un sector deteriorado de la ciudad, lleno de monumentos arquitectónicos con gran valor histórico. Sin embargo, las intervenciones obedecieron lineamientos mercantilistas que conciben al Centro Histórico como un producto el cual debe ser vendido a los turistas, nacionales y extranjeros, pero no presentaron soluciones a sus moradores tradicionales.

En este contexto, en el año 2009 se desarrolló un estudio para la rehabilitación de un sector de la Av. 24 de Mayo con el fin de generar el retorno de moradores y crear una identidad barrial, sin embargo, desde la inauguración de la obra en el 2011 hasta la presente fecha no se ha cumplido con ese objetivo, al contrario ha generado rechazo por sus moradores por la falta de socialización del proyecto y por el incremento del valor del suelo que tiene repercusión directa sobre los arrendatarios de menores recursos económicos.

El interés sobre este sector se generó por la relación que he tenido con el Centro Histórico, ya que he vivido en la Tola y he podido evidenciar como se ha ido modificando este sector desde mi niñez. Además, me pareció interesante entender los impactos urbanos a partir de la implementación del Metro, como solución de movilidad para la ciudad, ya que dentro de este proyecto está la Parada de San Francisco que tiene influencia directa sobre el Boulevard de la

24 de Mayo y generará cambios urbanos representativos, resaltando que además tiene relación con una estación de transferencia bajo el Boulevard.

Se realizó un levantamiento actual del área de estudio para conocer su realidad y poder interpretar como este sector podría adaptarse a este mega proyecto, conociendo su pasado y analizando su relación con el resto de equipamientos, las desigualdades entre el casco antiguo y su envolvente barrial y las actividades que se realizan sobre el espacio público.

Resumen

La Av. 24 de Mayo en estos casi 100 años de existencia ha estado inmersa en procesos de migración, tugurización, segregación social y desigualdades económicas. Frente a estas problemáticas el municipio ha desarrollado varias intervenciones, algunas con el fin de cubrir las necesidades generadas a causa de la expansión de la ciudad desde los años 30 y otras, mediante políticas gentrificadoras que tuvieron como objetivo “integrar” este espacio a las dinámicas del Centro Histórico, declarado como Patrimonio Cultural de la Humanidad en 1978. Cabe recalcar que los proyectos desarrollados en su mayoría obedecieron a rehabilitaciones físicas de monumentos, plazas e inmuebles.

Los proyectos realizados, los equipamientos y las transformaciones socio-económicas del Centro Histórico afectaron directa e indirectamente a la 24 de Mayo. Las soluciones parciales propuestas por el municipio no han mejorado las condiciones de habitabilidad para sus moradores y han reforzado un paulatino proceso de segregación socio-espacial entre el Centro Histórico (casco antiguo) y los barrios existentes al sur-oeste y sur-este (envolvente barrial) del actual Boulevard de la 24 de Mayo.

La movilidad se ha dificultado a causa del desarrollo de la ciudad, toda vez que Quito se ha expandido modificando su modelo de desarrollo urbano que inicialmente se basó en una estructura concéntrico-lineal, con un criterio geográfico norte-centro-sur, llegando en la actualidad a una forma de organización metropolitana dispersa con la incorporación de los valles como nuevas centralidades. En tal virtud, el municipio emprendió un ambicioso proyecto, el Metro de Quito, que tiene como objetivo mejorar las condiciones de movilidad de los ciudadanos en un tiempo reducido. Dentro del proyecto integral esta la Parada de San Francisco, única en el Centro Histórico, que a su vez se conecta con una estación de transferencia bajo el Boulevard de la 24 de Mayo.

Con el fin de disminuir los impactos urbanos negativos de este equipamiento se proponen 5 líneas de acción para generar un desarrollo sinérgico entre todos los actores urbanos, considerando las modificaciones morfológicas, sociales y económicas de la 24 de Mayo desde su creación hasta los presentes días.

Palabras clave: *Boulevard de la 24 de Mayo, Centro Histórico, Parada del Metro de San Francisco, impacto urbano, mecanismos públicos, líneas de acción.*

Introducción

La Av. 24 de Mayo ha sido el escenario de expresiones sociales y culturales, inmerso dentro de varias intervenciones municipales con el fin de “integrar” este espacio a las dinámicas actuales de un centro histórico rehabilitado físicamente. Sin embargo, la planificación urbana sin participación ciudadana y la falta de acciones a favor del tejido social existente lo ha sumergido en un paulatino deterioro. El proyecto a resaltar dentro del estudio histórico de intervenciones es el ejecutado en el año 2009 en la alcaldía de Augusto Barrera, cuyo alcance fue la rehabilitación física de la Av. 24 de Mayo desde la calle Venezuela al oriente e Imbabura hacia el occidente. El fin fue incentivar el retorno de moradores tradicionales que abandonaron el sector en épocas anteriores y fortalecer el uso residencial de su envolvente barrial a través de un trabajo sinérgico con las actividades de comerciantes existentes, intentando así ser un punto atractivo turísticamente. No obstante, el proyecto no cubrió las necesidades de sus moradores.

El proyecto concluido en el 2011, bajo un criterio de cero tolerancia, eliminó todas las actividades realizadas en este espacio sin considerar los criterios de los pocos residentes tradicionales. Por lo tanto, se percibe que el principal objetivo municipal fue presentar a este espacio como un punto turístico reconocido.

La intervención antes mencionada, consolidó un proceso gradual de segregación socio espacial, toda vez que socialmente plasmó una delimitación entre el centro histórico y su envolvente barrial, en este caso San Sebastián, Aguarico y San Roque, generando un desarrollo económico desigual.

Los pocos moradores tradicionales recuerdan al proyecto del año 2011 como una intervención que no cumplió con sus expectativas y que no solventó sus necesidades. Uno de los principales impactos negativos para arrendatarios tradicionales del sector fue el incremento al valor del suelo, arriendos y restricciones municipales respecto a su uso. Se incorporó así dentro de un proceso con características de una posible “gentrificación”.

En la actualidad este espacio “rehabilitado” y de manera general el Centro Histórico, han adquirido un nuevo reto: la movilidad, que se ha dificultado a causa del desarrollo de la ciudad, toda vez que Quito se ha expandido modificando su modelo de desarrollo urbano que inicialmente se basó en una estructura concéntrico-lineal, con un criterio geográfico norte-centro-sur, llegando en la actualidad a una forma de organización metropolitana dispersa con

la incorporación de los valles como nuevas centralidades. En tal virtud, la movilidad es uno de los principales problemas a resolver.

Durante la Alcaldía de Augusto Barrera, la ciudad de Quito empezó el reto de implementar un nuevo modelo de transporte público masivo urbano (METRO de Quito). Como lo detalla en su informe de fin de gestión en el periodo 2009 hasta el 2014, este proyecto se incorporaría al Sistema Integrado de Transporte Público como eje estructurante para la ciudad.

El Metro de Quito está conformado por 15 paradas y permitirá conectar el norte y el sur de la ciudad en tan solo 34 minutos. Dentro de este proyecto se encuentra la parada del metro de San Francisco, la única en el Centro Histórico. Su repercusión sobre su contexto inmediato, incluyendo el Boulevard de la 24 de Mayo, debe ser analizada detenidamente debido a que su construcción y operativización podría afectar negativamente al patrimonio físico y social existente.

En este sentido, el presente estudio plantea dos panoramas respecto a los posibles cambios que este equipamiento de gran impacto urbano. Cabe resaltar que adicionalmente se planifica construir una estación de transferencia bajo el Boulevard de la 24 de Mayo que tendrá conexión con la Parada de San Francisco mediante una galería subterránea. Dentro de los problemas latentes se expone la falta de socialización del proyecto con los actores involucrados, especulación del suelo seguido de potenciales procesos de gentrificación, consolidación de procesos de segregación socio espacial, cambios de usos de suelo, pérdida de actividades tradicionales, carencia de apropiación del espacio público, entre otros.

Para realizar un análisis con mayor información del sector se delimitó el área de estudio incorporando una manzana al norte del Boulevard de la 24 de Mayo hasta la calle Rocafuerte, área perteneciente al casco antiguo y una manzana hacia el sur hasta la calle Ambato, cuyo eje tiene relación directa con los barrios de San Sebastián y Aguarico. Los límites en sentido oriente – occidente son los mismos que se propusieron en el proyecto de rehabilitación urbana del año 2011. Esta delimitación se propone con el fin de analizar las desigualdades de tipo económico, de usos de suelos y de densidad poblacional existentes entre el área norte y el área sur del Boulevard.

Con el fin de disminuir los impactos negativos de la implementación de la parada del Metro ubicada en la Plaza de San Francisco y de la estación de transferencia del Boulevard de la 24 de Mayo, el presente estudio propone cinco líneas de acción determinadas por el

levantamiento de información actual. Es importante señalar que dicha propuesta además es el producto de un análisis histórico-social desarrollado para entender relaciones pasadas entre estos dos espacios y así poder interpretar sus dinámicas a futuro. Adicionalmente, se detallan impactos directos e indirectos en la Av. 24 de Mayo desde su creación, resaltando problemáticas socio-espaciales que no se han podido mejorar a pesar de las intervenciones ejecutadas en esta área.

Para el contexto actual, el Centro Histórico está inmerso en un proceso de despoblamiento. Como respaldo de lo antes mencionado se realizó un estudio cuantitativo tomando como fuente los censos realizados en los años de 1990, 2001 y 2010. Esta problemática ha sido constante debido a la falta de políticas públicas que mejoren las condiciones de habitabilidad para sus residentes tradicionales, convirtiéndose en un espacio dedicado en su mayoría al comercio y al turismo. Se debe tomar en cuenta que adicionalmente el costo de mantenimiento de un inmueble patrimonial, las restricciones municipales para modificar su morfología, los problemas de accesibilidad y la inseguridad generaron pérdida de interés por parte de sus propietarios. Se resaltan varios predios en estado de abandono y otros son casas renteras con un número considerable de ocupantes.

La Av. 24 de Mayo cambió a través del tiempo su estructura social. En este sentido, las actividades tradicionales reflejadas en el espacio público han desaparecido, quedando en evidencia únicamente los problemas sociales que se han mantenido durante décadas. Entre ellos encontramos delincuencia, indigencia, alcoholismo, prostitución, lo que aumenta la sensación de inseguridad de residentes y visitantes.

Los equipamientos culturales existentes dentro del área de estudio no cuentan con un número significativo de usuarios, denotando que fueron planificados con el fin de solventar necesidades (turísticas) metropolitanas sin considerar las necesidades barriales. En esta línea también se analiza el impacto generado durante décadas en la Av. 24 de Mayo por grandes equipamientos metropolitanos dentro de los cuales se resalta: el Mercado de San Roque, el Terminal Terrestre Cumandá y el Penal García Moreno, algunos de ellos ya trasladados a diferentes sectores pero que en su tiempo generaron cambios urbanos.

La parada del Metro en la Plaza de San Francisco y el contexto urbano en el cual se emplaza están inmersos en este proceso de modernización del transporte público. Por lo tanto, se debe incluir a todos los actores involucrados para respetar sus derechos y deberes. Así, se espera prever a través del presente estudio, entendiendo su pasado y presente, cómo la Av. 24 de

Mayo se enfrentará al nuevo mega proyecto emprendido en la ciudad. En este contexto se analiza un panorama actual con visión a futuro de los posibles cambios urbanos que se generarían dentro de su área de influencia.

En este contexto, la pregunta de investigación es la siguiente:

¿Qué mecanismos públicos se pueden aplicar en la Av. 24 de Mayo con el fin de mitigar los impactos negativos que podría generar la Parada del Metro de San Francisco?

Para su análisis, se ha expuesto como objetivo general:

- Estudiar la influencia que ejercerá a futuro la Parada del Metro de San Francisco en el Boulevard de la 24 de Mayo considerando sus transformaciones en el pasado y realizando un análisis de su situación actual.

Como objetivos específicos han sido planteados los siguientes:

- Analizar los impactos de los equipamientos que tienen o tuvieron influencia directa sobre el Boulevard de la 24 de Mayo.
- Explorar las desigualdades urbanas existentes en los barrios que rodean el Boulevard de la 24 de Mayo.
- Indagar las particularidades sociales y económicas de sus moradores con el fin de proponer un sistema de desarrollo sinérgico entre residencia y comercio.

Hipótesis General

- En la Av. 24 de Mayo, los proyectos urbanos realizados con el fin de mejorar las condiciones de habitabilidad de sus residentes no han cumplido con su objetivo generando un vaciamiento poblacional, pérdida de actividades tradicionales y falta de apropiación del espacio público.

El presente estudio académico está compuesto por tres capítulos y se inscribe dentro de una investigación socio espacial a través de una interpretación histórica, seguida de una interpretación cuantitativa y cualitativa en relación a las políticas públicas implementadas en un determinado tiempo; finalmente se consolida mediante una investigación teórica y de estudio en el campo que fue desarrollado desde febrero del 2017 hasta julio del 2017 con testimonios de la ciudadanía, especialistas urbanos y municipales.

Respecto a la denominación de la “24 de Mayo” se resaltan 3 intervenciones importantes durante estos casi 100 años de existencia, la primera, en 1922 en la cual se la denomina boulevard; la segunda, en 1992 en la cual se la denominó avenida por la construcción del viaducto; la tercera, en el 2011, en la cual nuevamente se la denominó boulevard. Cabe mencionar que esta deducción se la realizó a criterio personal con base en la investigación realizada, es por ello que se la denomina como avenida o como boulevard.

En el capítulo I, llamado Análisis histórico social de la Av. 24 de Mayo y la Plaza de San Francisco, se realiza una breve reseña histórica del cambio morfológico y social que sufrió la Av. 24 de Mayo, antes quebrada de Jerusalén, y se lo relaciona con la Plaza de San Francisco con el fin de entender la relación que tuvieron estos dos espacios en el pasado.

En la época del Quito aborígen, la quebrada Ullaguanga-huayco fue la arteria principal de agua pura para uso doméstico en la ciudad. En el siglo XVII este desfiladero cambió su nombre por el de Jerusalén. Los españoles lo renombraron a causa del robo de copón y de hostias por parte de unos indígenas en el Templo de Santa Clara (Marín, 2003, pág. 100).

Utilizado el término diacronía se explicará la relación histórica entre la Av. 24 de Mayo y la Plaza de San Francisco, puesto que la quebrada Jerusalén se rellenó a inicios del año XX y las referencias mencionadas en el presente capítulo datan del siglo XVI.

Como se mencionó anteriormente, la quebrada Jerusalén cumplía un papel importante en la ciudad, puesto que era la fuente de líquido vital para los asentamientos humanos. En este sentido, este recurso natural abastecía a San Roque, San Francisco, Santo Domingo y San Sebastián. El agua proveniente de ella se la denominó como “agua de la cantera”. En la Plaza de San Francisco existió una pileta la cual fue la receptora de esta agua, mediante un canal proveniente de la quebrada que pasaba alrededor del convento. Esta es la primera relación histórica encontrada en el presente capítulo (Ospina, 1992, pág. 116).

El “tianguéz” (mercado) indígena de abastecimiento se ubicó en la Plaza de San Francisco, cuya limitación fue el Panecillo, es decir la quebrada Jerusalén estaba dentro de su territorio. En el tianguéz se vendía todo tipo de productos imaginables: legumbres y frutas, también animales como conejos, gallinas, puercos, etc. En este sentido se plantea su segunda relación directa a pesar de que en esta época su uso y su morfología no eran similares.

A inicios del siglo XX, la ciudad empieza un proceso de higienización y las quebradas eran un punto infeccioso a combatir, puesto que el uso dado por los ciudadanos no era el correcto, convirtiéndose así en los receptores de todo tipo de desperdicios.

En 1905 se inicia el proyecto de relleno de la quebrada Jerusalén, esta obra duró aproximadamente 15 años. El Bulevar de la 24 de Mayo fue inaugurado el 25 de Mayo de 1922, cuyo proyecto tuvo una longitud de 300 metros que iba desde la calle Venezuela al oeste y la calle Imbabura al este. El diseño fue concebido bajo criterios europeos, se visualizaba como un paseo con tres vías separadas por anchos parterres arbolados, el uso principal en el entorno era residencial y en sus inicios fue uno de los lugares más frecuentados de la ciudad por su trazado moderno y su tendencia cultural.

Sobre este punto han sido considerados de manera particular los criterios emitidos por los investigadores Eduardo Kingman y Rosemarie Terán. De aquí en adelante se detallan las actividades desarrolladas sobre este nuevo espacio incorporando conceptos de migración, informalidad, espacio público, equipamientos y usos de suelo con el fin de desarrollarlos en los siguientes capítulos.

En este capítulo se detalla además que el Centro Histórico a partir de la década del 60 se ve inmerso en un proceso de tugurización a causa del incremento poblacional por la constante migración interprovincial. El punto de llegada fue la parada de buses existente en la Av. 24 de Mayo. Este equipamiento modificó su uso con el nacimiento de hoteles, tiendas de abastecimiento en general, áreas de diversión. El uso residencial característico de estos barrios fue cambiando poco a poco, convirtiéndose en un lugar de transición entre lo rural y lo urbano.

Un acontecimiento importante en el presente capítulo es la declaración de Quito como Patrimonio Cultural de la Humanidad en el año de 1978. Esta nueva categorización la incluyó dentro de organismos de protección y control internacional.

El capítulo II, llamado *Análisis cuantitativo y cualitativo de la Av. 24 de Mayo y de la Plaza de San Francisco en el periodo 1990 – 2010*, se sustentó en los últimos tres censos poblacionales, empezando por el del año 1990, seguido por el del año 2001 y finalizando con el del año 2010 (último censo desarrollado a nivel nacional). Estos datos están relacionados con las intervenciones y acciones municipales desarrolladas en el Centro Histórico que impactaron de forma directa e indirecta a la Av. 24 de Mayo. La fuente principal para este

estudio fue la *Serie Quito*, conformada por doce títulos previstos en el programa editorial del Municipio de Quito – Junta de Andalucía en los primeros años de la década del 90, además se incorpora al presente análisis el Plan Especial de Centro Histórico desarrollado en el año 2003.

Para los años 90 el Centro Histórico se vio inmerso en un deterioro social y espacial, además el núcleo central sufre un proceso de despoblamiento acelerado, por lo que el municipio tomó medidas frente a la problemática existente enfocando las mejoras hacia un desarrollo turístico. Se destacan obras de carácter social y de infraestructura, como el mejoramiento del espacio público en diferentes plazas, y la reubicación del comercio informal. Sin embargo, los problemas de residencia no se han solucionado; la disminución de su población residente sigue latente y en incremento.

Se analizan las acciones realizadas por el municipio durante tres periodos, empezando por la alcaldía de Roque Sevilla, seguido de Paco Moncayo y finalizando con el mandato de Augusto Barrera.

Para el año de 2009, la Av. 24 de Mayo se encontraba sumida en graves problemas sociales, sumado a que varios inmuebles se encontraban abandonados y otros se encontraban deteriorados por la falta de mantenimiento, lo que afectó negativamente a la imagen urbana del sector. Por lo tanto, el Municipio de Quito decide intervenir en el sector con un proyecto de regeneración urbana que tenía como objetivo mejorar el tejido social deteriorado y generar apropiación del espacio público por parte de sus residentes.

Sin embargo, el proyecto no cumplió con los objetivos esperados por sus moradores, toda vez que se realizó un barrido integral de todas las actividades que se realizaban en la Av. 24 de Mayo. El resultado fue un espacio rehabilitado únicamente en su infraestructura, encaminado al turismo. El tejido social no se apropió ni se identificó con este nuevo espacio debido a la falta de socialización durante el proceso de planificación.

El capítulo III, llamado *El Boulevard de la 24 de Mayo: Análisis desde los impactos urbanos que generará la Estación del Metro de San Francisco*, contiene dos fuentes de información: la primera es la información de campo que contempla un levantamiento actual de las actividades realizadas en el sector con el fin de definir el uso de suelo actual y el nivel de abandono de varios inmuebles, además incorpora entrevistas a los moradores que se sienten excluidos del proyecto del Metro, criterios recopilados de la prensa emitidos por un ex Alcalde y un

académico que se han pronunciado respecto a la implantación de este equipamiento, como es el caso de Sixto Durán Ballén y de Fernando Carrión; y finalmente criterios municipales emitidos por Santiago Orbea, Coordinador del Plan Espacial del Centro Histórico (documento en elaboración). La segunda fuente de información es tomada de leyes y ordenanzas vigentes como la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS) y por la ordenanza de zonificación que contiene el Plan de Uso y Ocupación de Suelo (PUOS).

Además, se exponen criterios emitidos por diferentes actores que se oponen a la construcción de la parada en la Plaza de San Francisco, considerando el gran impacto urbano que generaría un equipamiento de esta escala dentro de un área patrimonial. Adicionalmente se resalta que se encontraron vestigios bajo la plaza, sin embargo la construcción se encuentra en marcha.

Con la información recopilada y los productos obtenidos en capítulos anteriores, se exponen las problemáticas existentes en el área de estudio, se resalta que las intervenciones en infraestructura realizadas en este espacio no han solucionado los problemas sociales generados a través de los años, simplemente han desplazado los “defectos urbanos” hacia un lugar donde los turistas no los puedan ver. En este sentido se plantea integrar a los barrios existentes al sur este y sur oeste del Boulevard de la 24 de Mayo (envolvente barrial) para incorporarlos a las dinámicas desarrolladas en el núcleo central. Por lo antes expuesto se proponen las siguientes líneas de acción con el fin de generar un desarrollo equitativo de este sector, incluyendo el nuevo equipamiento a implementarse:

La incorporación de la participación ciudadana dentro los proyectos municipales es la primera línea de acción, este proceso es de suma importancia puesto que los moradores del sector actualmente se sienten excluidos y vulnerables por las afectaciones en la etapa de construcción del metro y sienten incertidumbre al pensar cuál será su futuro en la fase de operativización de este equipamiento. Se resalta que el principal problema detectado en la intervención del año 2011 fue la falta de incorporación de criterios ciudadanos en la toma de decisiones municipales.

La segunda línea de acción va dirigida a conservar e incentivar el retorno de la población tradicional del sector con el fin de generar identidad social y apropiación del espacio público. Se plantean mecanismos dirigidos a capturar los beneficios adquiridos por el sector privado que se generarán a partir de la implementación de la estación del Metro y la estación de transferencia, que son gastos de inversión pública. El objetivo principal es propiciar la residencia alrededor de la Av. 24 de Mayo, mejorando las condiciones de habitabilidad de sus

moradores tradicionales, evitando posibles desplazamientos de los habitantes de menores recursos que se sienten amenazados por el incremento del valor del suelo. En este sentido, se debe tener claro que este es un sector atractivo para inversores inmobiliarios y para personas de un nivel adquisitivo mayor, con un interés particular de vivir o trabajar en zonas céntricas. El propósito es evitar posibles procesos de gentrificación debido al crecimiento potencial de esta área.

Los equipamientos propuestos en los inmuebles que actualmente se encuentran sin uso se citan en la tercera línea de acción. En este sentido, se categorizan los equipamientos que tienen relación directa con el área de estudio (Ex Hospital San Lázaro y Ex Cárcel municipal Nro. 2) y los que se tienen incidencia indirecta, principalmente se cita el Ex Penal García Moreno. Se propone realizar acercamientos continuos con los moradores del sector para evaluar las necesidades reales y el déficit que ellos tienen en cuanto a equipamientos y proponer un uso concebido a escala barrial que se incorpore a la planificación metropolitana con el fin de que los principales usuarios sean los moradores del sector.

La cuarta línea de acción se enfoca en el uso de suelo, con el objetivo de controlar las actividades que se podrán desarrollar en este espacio, resaltando que la idea principal es generar usos de suelo mixtos en esta zona con un enfoque dirigido a preservar la residencia, más no guiarse por políticas municipales dirigidas únicamente al turismo.

El paisajismo es la quinta línea de acción; se propone replantear el diseño paisajístico existente del Boulevard de la Av. 24 de Mayo, puesto que es un lugar de paso que no incentiva a los usuarios a permanecer en él. Está compuesto por jardineras, bolardos y detalles en general que cumplen una función meramente decorativa; además, según declaraciones de sus moradores, esto no es lo que ellos necesitaban ni lo que se les socializó. Por lo antes expuesto, se plantea generar lugares de encuentro y de socialización que a su vez interactúen con los comercios existentes en el sector, obteniendo como producto que el espacio público sea un lugar de interacciones sociales mas no un elemento decorativo, limitante y segregativo.

Capítulo I.- Análisis histórico social de la Av. 24 de Mayo y la Plaza de San Francisco.

En el presente capítulo se desarrollará un análisis histórico de la quebrada Jerusalén desde el siglo XVI hasta su cambio morfológico a inicios del siglo XX. Además, contempla presentar relaciones sociales, económicas y territoriales con la Plaza de San Francisco.

Una vez construido el Boulevard de la Av. 24 de Mayo en el año de 1922, se realiza un análisis de los cambios sociales y económicos de este sector hasta la declaración del Centro Histórico como Patrimonio Cultural de la Humanidad en el año de 1978. El objetivo principal es entender cómo progresivamente los moradores y usuarios de este espacio modificaron su uso y su imagen.

1. Quebrada de Jerusalén

Según Marín (2003), en la época del Quito aborigen, la quebrada Ullaguanga-huayco fue la arteria principal de agua pura para los usos domésticos de la ciudad. Los indígenas utilizaron esta corriente de agua para proveer de líquido vital a varios sectores de la ciudad. Por la importancia que tuvo este desfiladero, las familias indígenas se asentaron al margen de la quebrada formando un “chaquiñán”; a la quebrada acudían sus moradores para lavar su ropa y desaguar sus chochos, además, fue usada como baño público (pág. 100).

Con la llegada de los españoles se consolidaron los trazos geométricos pre existente conformado de las calles y plazas en lo que ahora es el centro histórico de Quito, a pesar de que los españoles realizaron varias modificaciones urbanas. Algunos asentamientos indígenas se arraigaron en el territorio, uno de ellos fue el asentamiento ubicado en la quebrada Jerusalén que con el pasar del tiempo fue desplazado en lo que ahora es la calle La Ronda.

Esta gran quebrada cambió su nombre en el siglo XVII a causa del robo del copón y las hostias, acto realizados por un mestizo y cuatro indígenas, del Convento de Santa Clara. Los españoles la renombraron como quebrada de “Jerusalén”, significando que Jesús había sufrido de nuevo su crucifixión a consecuencia del robo (Marín, 2003, pág. 231).



*Ilustración 1: Quebrada de Jerusalén Quito 1868
Fuente: Archivo, Dirección Cultural del Ministerio de Cultura del Ecuador*

2. Relación histórica con la Plaza de San Francisco.

Por la repercusión que tendrá en nuestra área de estudio la implantación de la parada del Metro en la Plaza de San Francisco, se realiza un análisis histórico de esta plaza para entender su relación con el Boulevard de la 24 de Mayo.

Los estudios realizados por la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMDQ) forman parte de esta investigación. La Plaza de San Francisco ha sufrido cambios, no de manera representativa en su morfología, pero sí en su ocupación. Estos cambios se evidencian desde la época pre-inca en el cual su nombre fue CATO o catu, nominado por los españoles como “tianguéz”. Previo a la construcción de la Iglesia, este espacio se destinó a la comercialización de diversos productos; en el año de 1537 inicia la construcción del convento y para finales de siglo XVI ya se había reemplazado la primera iglesia por la que hoy conocemos (EPMMDQ, 2012, pág. 18).

La historia urbana del Quito colonial va más allá de la mera consolidación morfológica de la ciudad, por lo que se realiza un análisis de los actores sociales y su repercusión en la conformación de este proyecto urbano, que va desde el siglo XVI al XVIII.

Los núcleos de la población indígena tuvieron su matriz en los asentamientos Incas, los mismos quedaron inscritos en el trazo del Quito hispánico. Rosemarie Terán hace una reseña interesante respecto al tema de estudio, encontrando así la primera relación física entre lo que hoy es la Plaza de San Francisco y el Boulevard de la 24 de Mayo. Se recuerda que el último

en esta época era la quebrada Jerusalén, sin embargo se encontraba dentro del territorio denominado el “tianguéz”:

Los referentes más importantes del Centro Inca se encontraban entre la Plaza de San Francisco y el Panecillo: “el tianguéz” o mercado indígena de raíz local, las casas de los “mindales”- especialistas de intercambio- y las residencias de caciques locales concentrados de manera de corte en el centro inca.(Terán, 1992, p. 68)

La edad de oro del Quito colonial se relaciona con la dinámica urbana entre los años de 1570 y 1650. La ciudad empieza a desarrollarse con base en el auge económico de la producción y comercialización textil. Se debe destacar que el comercio, representado por los mercaderes y tratantes, tuvo relación directa con el desarrollo demográfico de la ciudad y el incremento de población flotante de la época. Adicionalmente, el comercio interno fue desarrollado por almaceneros, bodeguistas y pulperos.(Terán, 1992, pág. 79)

Según Soasti (1992) a pesar de que los españoles monopolizaron el comercio intercontinental con el intercambio de bienes entre España y las Indias, los comerciantes de las colonias realizaban un comercio interregional. Las rutas de conexión de los comerciantes se relacionaron con los puntos más importantes en América; dentro de ellos encontramos a Portovelo y Cartagena. Para la regulación del comercio interno, a fines del siglo XVI, fue creado el Consulado o Universidad de los Mercaderes de México y Lima, estas asociaciones de comerciantes acogían a quienes intervenían en el comercio intercolonial a gran escala, generalmente por españoles. Este no era un grupo económicamente homogéneo, pues presentaba diferentes jerarquías dependiendo del prestigio social y el poder comercial que mantuvieron y se organizaban de la siguiente manera:

Los “comerciantes”: fueron de origen español, manejaban grandes capitales y tenían relación directa con las principales casas exportadoras de España. Además, estaban asociados en su totalidad a los consulados.

Los “mercaderes”: fueron de origen español y criollo, se dedicaban a redistribuir la mercadería importada a lo largo de las colonias y participaron con sus propios capitales.

Los “almaceneros y bodeguistas”: expendían la mercadería al por menor en las ciudades, ocuparon un status inferior al del mercader, aunque su poder económico fue el mismo.

Los “pulperos”: cumplieron la función de distribuir mercadería importada y de la tierra, al por menor, entre el común de la gente.

Las pulperías se convirtieron en el punto clave de distribución de diferentes productos a nivel local y también tener relación con una serie de vendedores ambulantes, al año de 1694 existieron 68 pulperías en Quito (Soasti, 1992, págs. 87-106), ubicadas de la siguiente forma:

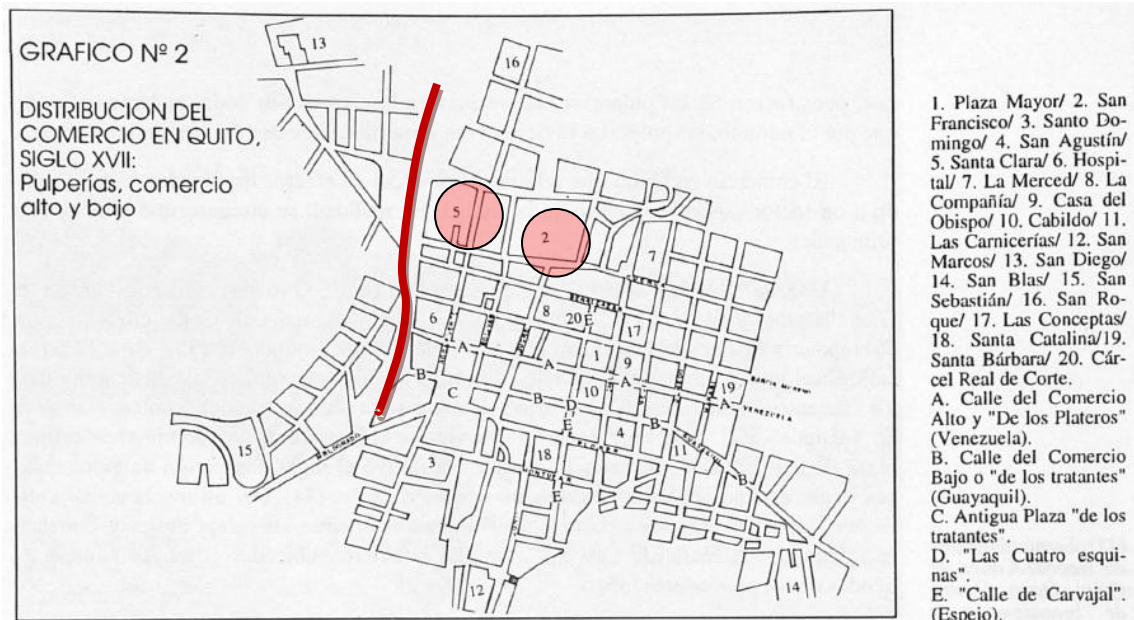


Ilustración 2: Distribución del comercio en Quito siglo XVII

Fuente: Factores dinámicos en el desarrollo urbano de Quito Colonial, Vol.6. Quito:IMQ-Junta de Andalucía

Podemos apreciar que la Plaza de San Francisco y la Plaza de Santa Clara se encuentran separadas de las calles comerciales detalladas en el gráfico; la actual calle Venezuela y la Guayaquil tomaron representatividad comercial, las mismas desembocaban en la quebrada Jerusalén.

Como se mencionó en líneas anteriores, el desarrollo urbano de la ciudad se basó en los asentamientos indígenas existentes, considerando condiciones topográficas y de abastecimiento. En este sentido, los españoles se asentaron en la parroquia de San Sebastián de topografía regular que se abastecía del "tianguéz". Adicionalmente, en este sector se construyeron los primeros conventos, San Francisco y La Merced. (Terán Najas, 1992, pág. 81)

Los ejes comerciales en 1573 se desarrollaron en lo que hoy son las calles Guayaquil y Maldonado. Por lo tanto, la Plaza de Santo Domingo se convirtió en el punto de articulación del primer orden del tráfico comercial. A causa del crecimiento económico y demográfico de la Parroquia de San Sebastián, esta se desmembró, surgiendo las parroquias de San Roque, San Marcos y San Blas. La iglesia también tuvo participación directa en el desarrollo urbano de la ciudad debido a que rentaba los terrenos con la condición de que el inquilino construyera

inmediatamente; en el caso de no pagar la renta, la iglesia se apropiaba del inmueble. Este proceso fue atractivo para generar fuentes de empleo y trajo consigo migración interprovincial debido a que personas de diferentes pueblos dedicados a la construcción se establecieron en la ciudad adscribiéndose al servicio doméstico, en un número aproximado de “1500 mitayos”.(ibíd, pág. 82)

A mediados del siglo XVII la ciudad se delimitaba de la siguiente manera: San Sebastián, San Roque y San Blas, al occidente las faldas del Pichincha y al Oriente la loma del Itchimbia y Loloncoto. Sin embargo, se evidencia un proceso de segregación social y espacial en esta época debido a que los indígenas únicamente podían asentarse en sus periferias, es decir en las parroquias de San Blas al norte y San Sebastián al sur (ibíd, pág. 78).

Según la investigación realizada por EPMMDQ(2012), aproximadamente desde el siglo XVI hasta comienzos del siglo XVIII, la plaza de San Francisco fue utilizada como mercado. Es importante resaltar que la iglesia se vio afectada por dos fuertes sismos que sufrió la ciudad de Quito en los años de 1859 y 1868, sin embargo las actividades comerciales se realizaban de manera continua sin modificar su uso.

Un elemento simbólico dentro de la plaza, que está presente hasta la actualidad, es la pileta, cuya función principal dentro de la sociedad fue la de proveer de líquido vital a los moradores de Quito. A ella acudían los mitayos con grandes vasijas de barro con el fin de llevar el agua suficiente para el abastecimiento doméstico y otras tantas actividades que requieren de este valioso líquido.

En el año de 1920 se implementaron proyectos de ornamentación y mantenimiento de la plaza generando un cambio representativo, la plaza de tierra fue decorada con jardines y espacios de circulación. Posiblemente en esta época su pileta se trasladó a Calacalí. (EPMMDQ, 2012, pág. 18). Cabe recalcar que en el año de 1922 se inauguró el Boulevard de la Av. 24 de Mayo.

La superficie de la plaza se adoquinó integralmente en el año de 1932, realizando un trabajo de nivelación lo cual generó la construcción de los escalones existentes y la pileta fue devuelta a su lugar de origen (ibíd, pág. 18).

Por lo expuesto anteriormente, se deduce por obvias razones que Quito se desarrolló en base al comercio. El intercambio de bienes tuvo como escenario principal las plazas, dentro de ellas encontramos a la Plaza de San Francisco, que fue además una fuente de abastecimiento

de agua y que, si bien fue considerado un símbolo religioso por su convento, también se convirtió en un referente comercial.

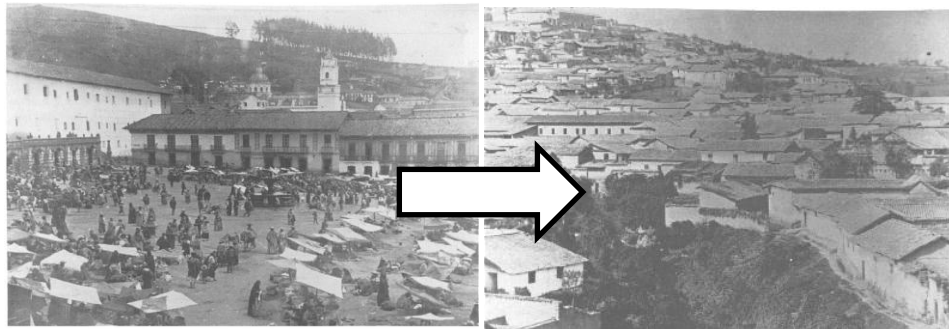


Ilustración 3: Plaza de San Francisco

Fuente: Factores dinámicos en el desarrollo urbano de Quito Colonial, Vol.6. Quito:IMQ-Junta de Andalucía

Ilustración 4:Quebrada de Jerusalén

Fuente: Archivo, Dirección Cultural del Ministerio de Cultura del Ecuador

Dentro de la parroquia de San Sebastián se encontraba el “tianguéz”, mercado indígena de abastecimiento. El punto principal de expendio fue San Francisco. Como se detalló anteriormente se delimitó con el Panecillo, es decir la quebrada Jerusalén estaba dentro de su territorio. En el “tianguéz” se vendían todo tipo de productos imaginables: legumbres y frutas, también animales como conejos, gallinas, puercos, etc., que obligatoriamente los traían los indígenas, además otros productos traídos de España como vinos, telas, miel o aceites. (Ospina, 1992, pág. 112)

Las quebradas cumplían un papel importante en la ciudad, puesto que eran la fuente de líquido vital para los asentamientos humanos. Dentro de todas la quebradas existentes en aquella época en Quito citaremos a la quebrada de Ullaguangaycu, más tarde de Jerusalén, ya que esta abastecía a San Roque, San Francisco, Santo Domingo y San Sebastián. El agua proveniente de ella se la denominó como “agua de la cantera”. Por problemas de salubridad el Cabildo decidió construir un canal desde la quebrada, que debía pasar alrededor del convento, para finalmente desembocar en la fuente de agua construida en la Plaza de San Francisco en el año de 1562. (ibíd, pág. 117)

A criterio personal se concluye que estos dos espacios tuvieron una relación directa a pesar de que en esta época su uso y su morfología no eran similares. La Plaza de San Francisco en esta época se encontraba en un proceso de consolidación en su forma, con un uso comercial que se articulaba a la red de intercambio de bienes de toda la ciudad. Mientras tanto la quebrada Jerusalén cumplía las funciones ambientales, sociales, económicas puesto que las quebradas fueron parte importante del sistema de abastecimiento de agua. Las tomas de agua

se encontraban en las piletas de las plazas, una de ellas San Francisco, satisfaciendo así una necesidad básica común que permitió a la ciudad desarrollarse en diferentes actividades.

Además, la quebrada delimitaba la ciudad hacia el sur, tomando en cuenta que al igual que la Plaza de San Francisco, formaban parte de la parroquia San Sebastián, dividiéndose luego en San Roque y San Marcos; es decir, la quebrada fue un eje estructurante de la ciudad.

3. Espacio y Transición Social

El cambio de la ciudad entre los años XIX y XX es de vital importancia para entender el Quito Republicano, lleno de diversas actividades comerciales con relación directa entre el campo y la ciudad. Según Eduardo Kingman(1990), al comparar los planos de Quito de 1748 y 1763 con el de 1888, la ciudad no presentó un cambio representativo, sin embargo el área central empezó a densificarse, se atribuyó este fenómeno a su topografía debido a que no podía expandirse hacia su occidente y oriente (pág. 134).

Un proceso de segregación social comenzó a consolidarse mediante la diferenciación de actividades en el espacio público. La plaza, lugar establecido para la convivencia común, tenía diferentes usos, por la mañana era un mercado de frutas y legumbres, ocupado por indígenas, y en la tarde, un lugar de encuentro y paseo para la gente “principal”. Además dentro de las viviendas también existía una clara diferenciación, en la cual la planta baja era utilizada para los servicios y sus empleados y las partes altas para los propietarios de las viviendas (Kingman E. , 1990, pág. 135).

En el último tercio del siglo XIX se puso en marcha un proceso de estratificación del espacio público en el cual se privilegió el eje que conectaba la Plaza de la Independencia con la Plaza de San Francisco y de Santo Domingo. Sin embargo, este eje no fue utilizado únicamente por las clases sociales dominantes, considerando que el mundo indígena encontró espacios de interacción mediante la incorporación de 125 chicherías, incluso en la calle Venezuela. Kingman (1990) dice que el desarrollo de la ciudad conllevó a consolidar una diferenciación social y espacial que inició en el siglo XIX, como se detalló anteriormente, y se prolongó hasta los años de 1970, con el fin de mantener distancia entre las clases dominantes y el “otro”.(ibíd, pág. 138-139)

A comienzos del siglo XX, la ciudad empezó a modificarse en su morfología. El uso y la ocupación del espacio se diferenciaron de acuerdo a las condiciones económicas de las

personas, por ejemplo citaremos las actividades establecidas para las clases dominantes como el hotel, el teatro, el café, el club privado, decorados con una influencia europea en búsqueda de lugares exclusivos, que los separara de habitantes populares. La ciudad entró en un cambio significativo, intentando emular ciudades europeas, en busca de modernidad, trayendo consigo cambios en su arquitectura y en su espacio público. En esta etapa tomó gran importancia la vinculación del espacio público con los conventos, convirtiéndose en un hito importante que organizó estructuralmente la ciudad con la consolidación de plazas. Además, se pretendió darle otro sentido al uso de las plazas, intentando incorporar actividades distintas como peluquerías, talabarteros, costureros con el fin de cambiar la idea antigua de la plaza mediante la incorporación de una racionalidad en las relaciones de intercambio.(ibíd, pág. 140-141).

El centro empezó a consolidarse como un punto económico, cambiando su uso de suelo residencial por uno comercial. En este sentido, la ciudad empieza a expandirse territorialmente con mayor representatividad en sentido norte – sur. A fines del siglo XIX, hacia el sur y cercanos a la quebrada Jerusalén se consolidaron barrios como la Colmena y Aguarico. Con la incorporación del ferrocarril en 1908 se articuló Chimbacalle y hacia el norte la ciudadela Larrea, a pesar de que con la llegada del ferrocarril se facilitó el transporte de material pesado para obras de alcantarillado y agua potable. Estas obras se evidenciaron únicamente en barrios en donde se asentaban las clases sociales de mayores ingresos económicos, dejando a un lado a las clases populares. Con la llegada del ferrocarril y el incremento de productos extranjeros, algunos oficios se vieron afectados, es por ello que se vieron obligados a redireccionar su trabajo hacia la producción fabril. En este sentido, y considerando sus condiciones de periferia urbana, fábricas de jabón, velas, fideos y la fábrica de cerveza se asentaron alrededor de la actual Av. 24 de Mayo, también existieron más fábricas en San Juan, La Chile, el Penal, el Panecillo y La Tola (Kingman E. , 1990, págs. 144-150).

Se debe tomar en cuenta que la ciudad entró en un proceso de modernización e higienización y las quebradas eran un punto infeccioso a combatir, puesto que el uso que los ciudadanos les daban no fue el correcto, siendo las receptoras de todo tipo de desperdicios incluyendo heces y orinas provenientes de las ventanas de las viviendas colindantes a la quebrada. Frente a esta realidad, el Cabildo desplegó varios proyectos en beneficio de la salud de los habitantes, propiciando el mejoramiento de salubridad en edificios públicos y una serie de acciones comunitarias como por ejemplo la vacunación de niños, servicio de agua potable, erradicación

de animales en las viviendas, dotación de servicios higiénicos y el relleno de las quebradas. Dentro de estas iniciativas encontramos el proyecto de relleno de la quebrada Jerusalén por ser un foco infeccioso nocivo para la salud. (Kingman E. , 1990, pág. 156).

Es de suma importancia analizar el proceso previo al relleno de la quebrada, puesto que se evidencian las condiciones sociales y económicas en las cuales nace el Boulevard de la Av. 24 de Mayo. Además, se debe tomar en cuenta que a esta fecha aún no existía un plan de desarrollo territorial en Quito, es por ello que la ciudad crecía de forma desorganizada y las obras se realizaban con base en las conveniencias personales.

4. Cambio Morfológico, Planificación y Construcción del Boulevard 24 de Mayo.

Al abrirse el Canal de Panamá en 1914, Ecuador se relacionó con el comercio mundial a través de sus dos principales ciudades, Quito y Guayaquil. Esta incorporación comercial tuvo relación directa con la expansión urbana debido a que aceleró la migración interna, para lo cual fue necesario la implementación de infraestructura básica de teléfono, alcantarillado, luz eléctrica, agua potable, etc. Este proceso de incorporación económica trajo consigo cambios en la imagen de la ciudad debido a la incorporación de nuevos materiales de construcción como el hierro y el cemento, además se modificó el trazado o el ancho de las vías por la llegada del automóvil.(Ortiz, 2004, págs. 54-55).

En el año de 1920 se realizaron importantes obras urbanas proyectadas por la “Junta del Centenario”, organismo conformado expresamente por el Congreso Nacional, acordando que debían realizarse en la ciudad obras de mejoramiento urbano, canalización y pavimentación asfáltica. El delegado técnico de la Junta fue el arquitecto alemán Augusto Ridder quien estuvo a cargo de la planificación del “Bulevar 24 de Mayo”, inaugurado el 25 de mayo de 1922 en homenaje al centenario de la Batalla de Pichincha. La construcción fue ejecutada sobre la antigua quebrada de Jerusalén. Cabe destacar que el proceso de relleno y canalización duró aproximadamente 15 años. Esta obra fue iniciada por Francisco Andrade Marín en el año de 1905.(Ortiz, 2004, pág. 55).



Ilustración 5: Distribución del comercio en Quito siglo XVII

Fuente: Archivo, Dirección Cultural del Ministerio de Cultura del Ecuador

Esta vía fue desarrollada con una longitud de 300m delimitada al este por la calle Imbabura y al oeste por la calle Venezuela, en casi toda la extensión de la ciudad antigua. El diseño fue concebido con un criterio vanguardista enmarcado en cánones europeos, siendo esto el principal atractivo turístico para extranjeros y nacionales. El boulevard se convertía en la vía más ancha y moderna de la ciudad, se visualizaba como un paseo con tres vías separadas por anchos parterres arbolados. El uso principal en el entorno fue residencial-comercial y en sus inicios fue uno de los lugares más frecuentados de la ciudad por su trazado moderno y su tendencia cultural, teniendo, entre otros, locales y dos salas de cine. Con el pasar de los años se ubicaron diferentes actividades populares, como un mercado de utensilios y vajillas, además la tan famosa feria de muebles. (Ortiz, 2004, pág. 57).

Ortiz (2004) dice que la ciudad antigua empieza a deteriorarse, aproximadamente desde el año 1930, lo que originó un desplazamiento de las clases sociales altas hacia el norte de la ciudad, conformando barrios residenciales bajo el concepto de “ciudad jardín”. Los espacios abandonados fueron ocupados por migrantes de las provincias cercanas, lo que conllevó al deterioro de la avenida 24 de Mayo y de varios sectores. De aquí en adelante se denominará a la ciudad antigua como “casco antiguo”, “casco colonial” o “centro histórico” y las áreas desarrolladas como “ciudad moderna”. Es aquí donde el modelo de desarrollo se modifica, considerando que la ocupación del espacio urbano pasó de concéntrico, en el caso antiguo, a lineal, con un desarrollo norte – sur condicionado por su topografía.

El crecimiento urbano trajo consigo la consolidación de un proceso de segregación socioespacial con una clara división entre clases sociales:

(...) el sur, con la estación de ferrocarril, atrajo industrias y estas, al proletariado y a una escasa clase media; el centro se consolidará con la integración de diversos y variados usos de carácter residencial, comercial, administrativo y religioso; y el norte, albergaría a la burguesía en sus nuevos barrios(Ortiz, 2004, pág. 59)

La división antes detallada se plasmó en el primer plan regulador de la ciudad, elaborado por el arquitecto uruguayo Jones Odriozola entre 1942 y 1944. Como resultado del plan se proyectaron varios proyectos de infraestructura en beneficio de la ciudad.

En este punto de la investigación es importante acercarnos más a la Av. 24 de Mayo, entendiendo que este espacio es parte de las transformaciones urbanas antes mencionadas; en este sentido, se incluye conceptos referentes a problemáticas más representativas que se presentarán en nuestra área de estudio con el fin de entender sus cambios, conociendo quiénes fueron sus ocupantes y qué actividades socio económicas realizaron sobre él, empezando por los procesos de migración que recibió la ciudad de Quito a inicios de los años 50, seguido de procesos de tugurización y del desarrollo de actividades económicas informales sobre el espacio público.

Se entiende a la migración como un movimiento de población que consiste en dejar el lugar de residencia para establecerse en otro país o región, generalmente por causas económicas o sociales. Domingo Paredes (1990) dice que las migraciones pueden ser temporales o permanentes las cuales aumentan los niveles de consumo del espacio público, adicionalmente se requiere incrementar la dotación de servicios básicos y equipamientos con el fin de satisfacer la nuevas demandas a causa del incremento poblacional. La migración además tiene incidencia sobre el valor del suelo urbano y trae consigo una dinámica interna diferente que incide en el ensanchamiento o contracción de su tejido en sentido longitudinal o transversal.

Según Carrión (1990), la tugurización (hacinamiento, densificación, inquilinato, etc.) es el resultado de las constantes migraciones hacia las principales ciudades (Quito y Guayaquil) como resultado de la crisis del modelo de agro exportación que ocasionó la expulsión de la población agraria – campesina. Con su llegada a la ciudad los migrantes buscaron asentarse en zonas vulnerables. En Quito se asentaron en el centro histórico formando tugurios, y generando una creciente desigualdad social con base en una demanda urbana estratificada según sus ingresos económicos. Estos procesos beneficiaron al mercado inmobiliario puesto que los residentes del centro se desplazaron hacia al norte de la ciudad, como se detalló en líneas anteriores. (pág. 19)

Según Carrión (2001), América Latina se caracterizó por tener “ciudades de campesinos” a causa de las constantes migraciones campo – ciudad, fenómeno que dio paso a las “ciudades de pobres” (pág. 18). Se debe señalar que en líneas futuras se desarrollará un análisis más profundo al respecto, sin embargo se destaca que estos procesos generaron un desplazamiento de los empleos del sector de bienes hacia los servicios, incentivando procesos de subempleo y de tercerización. Dentro del presente estudio se realizará un análisis de las actividades económicas informales realizadas en la Av. 24 de Mayo y las medidas municipales para contrarrestar la apropiación y privatización del espacio público por parte de algunos comerciantes ambulantes.

Es primordial entender qué es el espacio público con el fin de interpretar las actividades a desarrollarse en la Av. 24 de Mayo. Jordi Borja (2003) articula tres conceptos: ciudad, espacio público y ciudadanía, que, si bien son redundantes, forman parte de sistemas teóricos distintos. La ciudad ante todo es un espacio público, escenario de todo tipo de flujos y actividades de los seres humanos que la habitan. La ciudad además es una realidad histórico-geográfico, socio cultural y política.

Debe entenderse claramente que el espacio público va más allá de espacios verdes o equipamientos que generan un reconocimiento estético formal; la ciudad, el espacio público, los ciudadanos son uno solo y ninguno de ellos puede existir sin el otro, según señala Borja:

(...)que la ciudad funcione realmente como espacio público, en un sentido físico (centralidades, movilidad y accesibilidad socializadas, zonas social y funcionalmente diversificadas, lugares con atributos significantes) y en un sentido político y cultural (expresión y representaciones colectivas, identidad, cohesión social e integración ciudadana) (Borja, 2003, pág. 22)

En este sentido analizaremos cuál será la función de este nuevo espacio público creado en el año de 1922, comprendiendo claramente que la ciudad está destinada a la libre expresión y cohesión social, a la protección y desarrollo de los derechos individuales y a la igualdad básica entre sus habitantes.

Adicionalmente se incluye el concepto de gentrificación, puesto que en este espacio, como lo detallaremos en capítulos futuros, se han realizado intervenciones públicas y privadas con el fin de revitalizar el deterioro físico y social de la Av. 24 de Mayo después de algunos años de su creación.

La gentrificación nace de la colonización de “nuevos espacios”, mediante la evolución del imaginario de la frontera, es decir los pioneros urbanos, los colonos urbanos (mercado

inmobiliario) se transformaron en los nuevos héroes populares que tienen como objetivo revitalizar zonas deterioradas. El término de frontera se expresa como el punto de encuentro entre lo “salvaje y la civilización”. Se recalca que el término de pioneros urbanos es arrogante pues no reconoce que los espacios en los cuales se intenta invertir ya están habitados.(Smith, 2012, pág. 19)

En Estados Unidos hacia los años 70 y 80 empezó un proceso de gentrificación como una medida vanguardista que pretendió dejar atrás los problemas del viejo mundo a través de la transformación urbana que generarían sus nuevos ocupantes (pioneros urbanos).

Los ciudadanos de New York recibían la gentrificación como una amenaza para los alquileres, las viviendas y la comunidad. Frente a esto los gestores inmobiliarios respondían que la gentrificación generaría una mejora en los negocios e incentivaría la inversión privada, además proponían lo siguiente:

El Consejo sugería que, si la «recuperación» del mercado privado de un barrio genera inevitablemente un mínimo de desplazamiento, «creemos debe ser acompañado por políticas públicas que promuevan la construcción y la rehabilitación de viviendas para familias con ingresos bajos y moderados, y la revisión de la zonificación, de forma que se den facilidades a los usos minoristas en lugares menos costosos ubicados en las calles laterales.(Smith, 2012, pág. 74)

Mediante conceptos de revitalización se afirmaba que los barrios afectados por procesos de gentrificación no tenían antes un modo de vida óptimo, que eran culturalmente moribundos. Si bien en algunos casos era cierto, en otros los procesos de gentrificación eliminaron la identidad cultural de barrios de clase baja sustituyéndola por una nueva clase media(Smith, 2012, pág. 83).

Se debe hacer hincapié que la gentrificación comenzó como un proceso de renovación residencial; sin embargo, su evolución trae consigo varios cambios urbanos mediante la reestructuración de sus actividades, por ejemplo, un arrendatario que tradicionalmente vendió platos típicos, caldos, jugos, y que a causa del incremento en el arriendo tuvo que salir, llevará su negocio a otro sector en el que pueda solventar sus gastos de alquiler; no obstante, el nuevo inquilino se adaptará a las necesidades de los nuevos residentes, es decir, podría vender poncakes, pizzas o cafés.

Smith (2012) dice que junto a la reestructuración residencial, la gentrificación ha implicado una recentralización, que se manifiesta mediante la incorporación de diferentes tipos de comercio, incluso se puede llegar a privatizar servicios urbanos con el fin de obtener

beneficios económicos. Este proceso se lo denomina *boutiquización* y se caracteriza por tener una fuerte revitalización comercial, con espacios mejorados (restaurantes, bares, galerías, discotecas) que tienen restricciones sociales de uso de carácter exclusivo.(pág. 226).

La gentrificación es la pugna entre la cultura e identidad grupal o individual de sus moradores en la demanda de consumo y consumidores, por otro lado, aquellos que dan prioridad al capital, las clases sociales y el ímpetu de las transformaciones en la estructura de producción social(Smith, 2012, pág. 85).

La gentrificación viene reconfigurada como una expresión de activismo personal de las nuevas clases medias, el triunfo personal cultural sobre la economía, sin embargo lejos de oponerse a los desalojos, al incremento de alquileres, a los desplazamientos, a la falta de vivienda, los procesos de gentrificación expulsan a la clase trabajadora. Este modelo excluye a los ciudadanos de menor ingreso económico, puesto que sus viviendas son ocupadas generalmente por familias que tienen mejor posición económica, sin embargo existen factores que pueden controlar la demanda de estas viviendas, uno de ellos puede ser las restricciones de renta que se implanten en un sector determinado.

En primer lugar se debe tener claro que el proceso de gentrificación no es dado únicamente por el gentrificador (inmobiliarias), sino también se ven inmersos dentro de este proceso los constructores, los propietarios de las viviendas, los prestamistas y las agencias gubernamentales. Con todos los actores involucrados se puede entender las relaciones directas entre productores y consumidores, puesto que la razón económica se dinamiza en base a la preferencia de sus consumidores. Esta preferencia puede ser creada por la publicidad que se le dé a determinado territorio, de los proyectos privados o públicos a los cuales se puedan acceder desde ese espacio y de la especulación generada sobre área rehabilitada. (Smith, 2012, pág. 111).

En este sentido, en la economía capitalista, el suelo y los edificios existentes en determinado espacio se convierten en mercaderías. Para esto se detallan tres conceptos para entender las variaciones en su valor:

1. El control público sobre el suelo privado y las actividades desarrolladas en él, tomando en cuenta que en economías capitalistas (América del Norte, Europa) desarrolladas es casi imposible controlar.

2. La variación del precio del suelo está sujeta al valor del inmueble como tal y la influencia de las condiciones físicas del suelo que lo rodea (inversiones públicas y privadas).
3. Si el valor del suelo permanece estable, no ocurre lo mismo con los inmuebles puesto que sufren un deterioro físico, es decir el inmueble sufre variaciones en su valor en relación de la inversión de su propietario.

Por lo expuesto, se deduce que el valor del suelo se referencia por las inversiones realizadas en su entorno construido (acumulación de capital), lo cual puede llegar a ser incontrolable con el ingreso monopólico de inversiones privadas. Dentro de esto el único control previo es que los dueños eviten vender sus tierras para nuevos proyectos. Esto conlleva a que los promotores inmobiliarios busquen otro lugar de inversión evitando así la reurbanización del espacio. Para analizar con mayor detalle la relación entre el valor del suelo y el valor de la propiedad se debe incluir el valor de la vivienda, precio de venta, renta capitalizada del suelo, renta potencial del suelo.

Finalmente se aclara que la palabra gentrificación ha sido introducida a la literatura especializada en temas urbanos y hace referencia al recambio poblacional en determinado sector, tomando en cuenta los efectos secundarios que atrae. En términos generales, podría decirse que equivale al “aburguesamiento”. También se ha utilizado la expresión “elitización” de ciertas partes de la ciudad.(OLACCHI, 2009, pág. 149)

5. Centro Histórico desde el año 1960 hasta su declaración como Patrimonio Cultural de la Humanidad.

Es importante hacer un recuento breve de las problemáticas y de las perspectivas que tenía el Centro Histórico. En la década del 60, según Naranjo(1990) se acentúa el proceso de tugurización, el mismo se refleja en áreas colindantes afectando a la 24 de Mayo, San Diego, La Colmena, La Marín, en donde las densidades superaron los 1000 habitantes por hectárea, según los censos de 1950 y 1962.

La falta de inversión estatal y la poca inversión privada en el Centro Histórico, reforzaron el proceso de tugurización; los propietarios de las viviendas incrementaron el número de arrendatarios, realizaron inversiones de mantenimiento mínimas, sobresaturaron el uso de las edificaciones interesados en obtener alta rentabilidad generando así un impacto en la imagen

urbana debido a la destrucción paulatina de la mayoría de inmuebles. (Naranjo, 1990, pág. 173)

La parada de transporte interprovincial ubicada en la Av. 24 de Mayo dio carta abierta a la llegada de migrantes a este espacio. Esta zona se transformó con el nacimiento de hoteles, tiendas de abastecimiento en general, áreas de diversión. El uso residencial, característico de estos barrios, fue cambiando poco a poco, hasta convertirse en un lugar de transición entre lo rural y lo urbano. Ello trajo consigo tradiciones que se fueron evidenciando en la ocupación del espacio público, el mercado de flores, venta de utensilios, la feria de muebles, tiendas y locales, que satisfacían las necesidades de los sectores medios y populares. En este sentido se acentuó una crisis social reflejada en la aparición del comercio informal alrededor de los mercados de productos perecibles, San Roque y Santa Clara, el primero con una influencia directa en el sector de la 24 de Mayo; de igual manera el Tejar (La Ipiales) y la plaza de la Marín.(López, 2014, pág. 49)

Durante la década del 70, el país experimentó cambios económicos positivos en base a la explotación del petróleo, lo cual se manifestó en el crecimiento urbano principalmente en las ciudades de Quito y Guayaquil. Las obras de conexión vial articularon al sistema actual las áreas rurales, dando lugar al incremento de la migración hacia las ciudades. En el centro, los migrantes encontraron su espacio de trabajo, fortalecieron el comercio pequeño de tipo popular alrededor de la Plaza de San Francisco, la Av. 24 de Mayo, San Roque, El Tejar y la Marín.

En el año de 1977 se llevó a cabo en Quito el “Coloquio sobre la preservación de los centros históricos ante el crecimiento de las ciudades contemporáneas”, con el auspicio de la UNESCO y en 1978 Quito fue declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad. Esta nueva categorización la incluyó dentro de organismos de protección y control internacional. A nivel nacional el Instituto Nacional de Patrimonio, bajo el Ministerio de Cultura, era el encargado de legislar el patrimonio, desarrolló en el año de 1980 el “Plan Quito. Esquema Director”, instrumento que entró en vigencia en 1981 estableciendo políticas patrimoniales con proyección a futuro. En 1987 se promulgó la ley de creación del Fondo de Salvamento (FONSAL), como una medida de protección al patrimonio después del fuerte sismo que sufrió la ciudad en ese año. (Cueva, 2010, pág. 102)

6. Av. 24 de Mayo y el Viaducto

En varias ciudades andinas se conformaron fronteras sociales y culturales, estratificando el territorio. Las fronteras urbanas se definen como el punto de encuentro entre el mundo popular urbano y el rural. Como se detalló en líneas anteriores, los comerciantes que ingresaban a la ciudad por el sur (Plaza de Santo Domingo) se dirigían hacia San Francisco y calles adyacentes cumpliendo un papel importante en la economía e intercambiando costumbres.(Kingman E. , 2012, pág. 178).

Según lo detalla Eduardo Kingman (2012), en los años 50 y 70 se había generado una barrera social y cultural muy fuerte, que se conformó en el eje comprendido por Santo Domingo, la Av. 24 de Mayo, La Ronda, el Cumandá y San Francisco, siendo reconocido como un área popular de gente campesina indígena. Además, en este sector funcionaban equipamientos como el penal y la cárcel municipal, el mercado, sumado a que este sector fue la zona de llegada del transporte interprovincial. Los impactos directos e indirectos de los equipamientos antes mencionados modificaron los usos de suelo de la Av. 24 de Mayo, con la proliferación de las siguientes actividades:

(...) esa era la zona a la que llegaba el transporte interprovincial e interparroquial, y en donde se encontraban lugares de hospedaje, fondas, chicherías, cantinas, casas de citas, lugares de compra y venta de productos artesanales, herramientas de segunda mano y ropa usada; siendo ahí, además, el espacio en el que se reclutaba albañiles, carpinteros, fontaneros y peones para los trabajos de la ciudad.(Kingman E. , 2012, pág. 179)

De manera general el casco antiguo se convirtió en un espacio popular, encerrado en el desarrollo desigual de la ciudad. En líneas anteriores se citó el plan regulador de Jones Odriozola que marcó diferencias sociales, culturales y étnicas entre el norte y el sur.

Un hecho a resaltar es la llegada de transporte interprovincial al terraplén del Cumandá, siendo el punto de acopio de migrantes que contribuyó al desgaste de esta zona debido al incremento de población flotante, incentivando la creación de comercios para satisfacer nuevas necesidades. (Salgado & Nuñez, 2006, pág. 9).



Ilustración 6: "Terraplén Terminal Terrestre"

Fuente: Informe elaborado por Salgado y Núñez (IMP)

Los antecedentes antes expuestos llevaron a la Av. 24 de Mayo a una crisis social y espacial muy fuerte, entre los 1970 y 1975. El desarrollo de la ciudad y el incremento del parque automotor dieron como resultado conflictos en la movilidad, en este sentido, la ciudad empezó una obra de vital importancia para mejorar los problemas de tráfico urbano. En 1980 se inició la construcción de un viaducto por debajo de la Av. 24 de Mayo que permitió conectar la Av. Occidental con la Av. Oriental. Este hecho derivó en la destrucción del antiguo boulevard. La ejecución de esta obra duró aproximadamente 12 años, finalizando su construcción en la administración municipal de Rodrigo Paz, en el periodo de 1988 a 1992. En este tiempo se aceleró el proceso de degradación, deterioro y abandono de la zona.

Frente a la problemática de la Av. 24 de Mayo, el Municipio decidió hacer un proyecto de rehabilitación urbana en el sector integrando a este eje importantes elementos arquitectónicos existentes en el sector, entre ellos encontramos los Monasterios del Carmen Alto y de Santa Clara, el Museo de la Ciudad, el Hospicio de San Lázaro, el monumento de los Héroes Ignotos, la Capilla del Robo, Casa de los Siete Patios, la antigua Cervecería Victoria, entre otros. (Salgado & Nuñez, 2006, pág. 9)

Otra obra que afectó a este sector fue la construcción de la Av. Occidental que modificó el paisaje urbano y desplazó a la población residente del área de afectación, por ejemplo, en la 24 de Mayo las actividades de comercio, recreación y otras de contenidos popular, fueron eliminadas. (Naranjo, 1990, pág. 179)

Por lo antes expuesto, se concluye que la Av. 24 de Mayo sufrió cambios sociales y espaciales para adaptarse al crecimiento de la ciudad, sin embargo, las acciones públicas sobre este sector no fueron planificadas para satisfacer sus necesidades barriales, resaltando que la construcción de la plataforma benefició a la ciudad en términos de conexión espacial pero

que afectó a los residentes de los barrios, disminuyendo las condiciones de habitabilidad a causa de las afectaciones por la construcción del viaducto durante 12 años.

Además, se recalca que los proyectos de rehabilitación arquitectónica-urbana realizados en este periodo no mejoraron las condiciones para habitar este espacio, puesto que las intervenciones urbanas deben ir más allá de una simple mejora en fachadas o a la implementación de algún equipamiento, es decir, debe responder a las necesidades de sus moradores.



*Ilustración 7: Boulevard de la Av. 24 de Mayo
Fuente: Informe elaborado por Salgado y Núñez (IMP)*

7. Migración hacia el Centro Histórico, desde el área rural – espacio laboral

Los movimientos migratorios constituyen un fenómeno importante en la estructura económica ecuatoriana. Algunos periodos de fuertes movimientos migratorios constituyen: el “boom cacaoero” a fines del siglo XIX, el auge bananero en los años de 1948 a 1960, el “boom petrolero” en los años de 1972 a 1982 y la recuperación del precio del crudo entre los años 2004 y 2006. Todos estos eventos económicos favorables para el país representaron cambios significativos en la distribución demográfica en el territorio y se reflejó claramente en la disminución de la población rural hacia los polos industrializados de desarrollo económico como Quito y Guayaquil.

Los migrantes son víctimas de un modelo capitalista vigente y son muy vulnerables a diferentes fenómenos sociales o naturales. Tal modelo es el punto de partida para la proliferación de suburbios y barrios miserables que duplican y cuadruplican el tamaño de

estas ciudades (Albornoz, 1990). De igual manera con el incremento de población aumentaron los comercios, los servicios y la construcción, convirtiendo a la ciudad en un centro urbano en desarrollo constante. A partir de esta situación también se destaca el fortalecimiento segregativo de las clases sociales.

7.1 ¿Quiénes son y hacia dónde van?

Como punto de partida realizaremos un análisis sobre los movimientos migratorios desde las áreas rurales del país hacia el Centro Histórico de Quito (CHQ). Fenómeno que se reflejó en los barrios del contorno de la Av. 24 de Mayo; sus costumbres y actividades económicas fueron cambiando con la llegada de los migrantes, en este sentido es necesario conocer quiénes fueron los ocupantes de este sector.

El CHQ se caracterizó por ser un espacio receptor de migrantes campesinos, ellos se asentaron en áreas populares o vulnerables de la ciudad. Como se dijo antes, el eje al cual pertenece la Av. 24 de Mayo y los barrios colindantes se estratificaron como zonas populares. Este eje tenía conexión directa con diferentes equipamientos, dentro de ellos encontramos al ex Terminal Terrestre Cumandá que recibió a los migrantes provenientes del sur del país. Esto sumado a las fuentes de trabajo existentes, sobre todo en el Mercado de San Roque, modificaron a este sector en un punto estratégico para la consolidación y proliferación de migrantes.

Tomando en cuenta un estudio realizado por el Instituto de la Ciudad (2015), apreciamos que a partir de 1950, Quito se convirtió en el destino de importantes flujos migratorios interprovinciales. También ha sido importante la inmigración no nacional, específicamente colombiana, caribeña y africana. Se concuerda con el autor en que estos fenómenos migratorios son un elemento clave para entender el proceso de urbanización, la estructura económica, la configuración territorial, las relaciones interétnicas y las representaciones de imaginarios de una urbe construida como referente de la nación unitaria y moderna. De la misma forma esta multiculturalidad se ve reflejada en el uso del espacio público. (pág. 13).

El lugar de nacimiento de los residentes en el área de influencia del mercado de San Roque está conectado de forma directa con la Av. 24 de Mayo. En general el centro histórico refleja que el porcentaje más considerable de migrantes proviene de las provincias de Chimborazo y Cotopaxi; podemos apreciarlo según el siguiente cuadro que detalla el análisis en los barrios de San Roque, La Victoria y La Libertad Bajo.

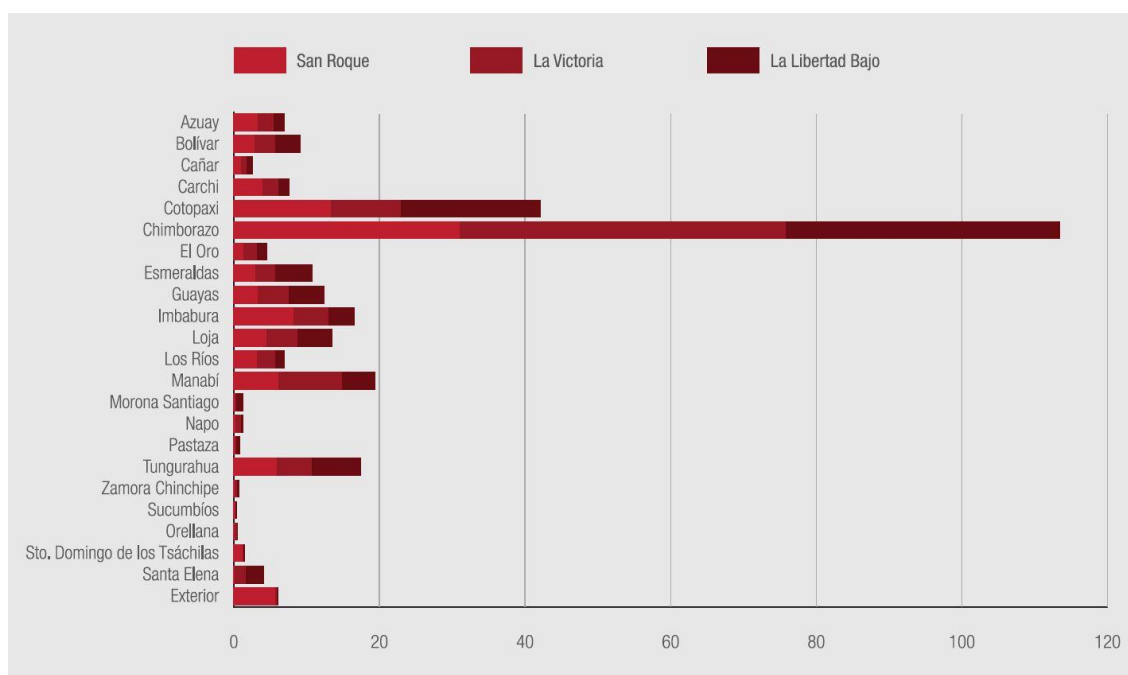


Ilustración 8: Procedencia de migrantes

Fuente: INEC 2010

Elaboración: Instituto de la Ciudad

Los elevados índices de población indígena modificaron las costumbres del sector, como se detalló anteriormente, en la década del 50, el eje comprendido entre Santo Domingo, la Av. 24 de Mayo, La Ronda, el Cumandá, San Francisco se constituyó en una barrera social muy fuerte entre los emigrantes indígenas y la dinámica urbana existente, área fronteriza estigmatizada por la sociedad de mayores ingresos económicos. El incremento de población flotante y el intercambio cultural generó un cambio en el uso y ocupación del suelo reflejado en la utilización del espacio público. Resaltando nuestro elemento de estudio, la Av. 24 de Mayo y los edificios del sector, se encaminaron hacia una dinámica comercial para sectores medios y populares, las actividades realizadas afectaron la imagen urbana deteriorando el sector (Kingman, 2012).

La informalidad desarrollada en el espacio público generó graves problemas sociales, como lo asegura López (2014), en los años 50, el comercio informal que se asentó de forma espontánea e irregular en el Centro Histórico. La Av. 24 de Mayo se convirtió en un lugar conflictivo e inseguro en el cual se desarrollaban actividades económicas ilegales como la venta de estupefacientes, prostitución, venta de objetos robados, entre otros. En el año de 1981 se inauguró el Mercado de San Roque, como respuesta al conflicto de la informalidad en

la parte sur del centro histórico y en la deteriorada Av. 24 de Mayo, en la cual resaltan los “artesanos” como los primeros migrantes en iniciar sus actividades económicas.(Kingman, 2012).

Es necesario entender al espacio público como el escenario para desarrollar actividades sociales, esto significa que la infraestructura física forma parte de él y cambia según las actividades y las costumbres de sus habitantes.

7.2 Informalidad e Inseguridad

Para el año de 1970, el país experimentó un beneficio económico proveniente de la explotación petrolera; sin embargo, esta ganancia no dinamizó el proceso de industrialización al punto de convertirla en la principal actividad productiva, obedeciendo un modelo de acumulación dependiente de la renta petrolera. La dependencia por el petróleo llevó al país a un agresivo endeudamiento externo. En la Presidencia de Roldós (1981) se implementaron políticas destinadas a receptor recursos económicos del pueblo, con el alza de precios en los combustibles, devaluaciones y empezamos a conocer índices inflacionarios de dos cifras. (Enriquez, 1990, pág. 67)

La situación se agravó cuando la empresa privada redujo sus rentas provenientes del Estado y el Estado no generaba fuentes de trabajo. El desempleo y el subempleo incrementaron considerablemente, generando en los ciudadanos formas de auto empleo que tenían relación directa con el sector terciario.

La informalidad es la respuesta a una problemática existente en los años de 1982, la crisis económica y política generó que la población buscara formas alternativas para sobrevivir, pero a esta actividad no solo confluyeron ciudadanos de escasos recursos económicos, sino inclusive intervinieron sectores con mediano y gran capital económico que tuvieron la capacidad de contar con un espacio físico dentro de algún inmueble del Centro Histórico, siendo también los responsables de los cambios de uso de las edificaciones para convertirlos en grandes bodegas de almacenamiento de mercadería.

No cabe duda que el comercio informal afecta al espacio público, llegando al punto de privatizar ciertas áreas de la ciudad a través de la implementación de sus puestos de venta en aceras o plazas dentro de los cuales se ofrecen diversos tipos de bienes y servicios. El uso residencial disminuyó considerablemente en los inmuebles, bajo el criterio de que las

actividades económicas formales e informales son mas rentables. Entre los barrios inmersos en este criterio encontramos a La Chilena, El Tejar, San Roque, este último tiene influencia directa con la Av. 24 de Mayo.(Enriquez, 1990, pág. 81)

Los comerciantes aprovechando la situación económica adversa del país planificaron estrategias para incrementar sus volúmenes de venta, utilizando a vendedores ambulantes para comercializar sus productos en la vía pública, los mismos fueron víctimas de diferentes tipos de manipulación y extorsión. El impacto del comercio callejero sobre el tejido social fue la violencia, puesto que varios grupos delincuenciales extorsionaban a los comerciantes informales con el fin de brindarles “seguridad” exigiendo un pago regular.(Ibíd, pág. 82)

Según una investigación social realizada por el Instituto Metropolitano de Patrimonio (IMP) en el año 2009 en la Av. 24 de Mayo, entre las calles Venezuela e Imbabura, nos marca una situación muy compleja con varias actividades ilícitas que se desarrollaban en este espacio, algunas de ellas presentes hasta el día de hoy, como la prostitución, alcoholismo, drogadicción, indigencia y delincuencia.

Capítulo II.- Análisis Cuantitativo y Cualitativo de la Av. 24 de Mayo y la Plaza de San Francisco en el periodo 1990 – 2010

Para los años 90, el Centro Histórico se vio inmerso en un deterioro social y espacial, además el núcleo central sufrió un proceso de despoblamiento acelerado compuesto por inmuebles destinados al comercio, recreación y administración pública. Frente a esta realidad el municipio realizó intervenciones puntuales para mejorar la imagen urbana del sector. Sin embargo, los proyectos realizados se enfocaron en presentar al CHQ como un atractivo turístico, mas no buscaron mejorar las condiciones de habitabilidad de sus moradores. Se destacan obras de carácter social y de infraestructura, como el mejoramiento del espacio público en diferentes plazas y la reubicación del comercio informal. No obstante, los problemas de residencia no se han solucionado, la disminución de su población residente sigue latente y en incremento.

Se analizan las acciones realizadas por el municipio y los impactos directos e indirectos sobre la Av. 24 de Mayo en un periodo de tres alcaldías, empezando por el mandato de Roque Sevilla, seguido de Paco Moncayo y finalizando con la alcaldía de Augusto Barrera.

Como se detalló en líneas anteriores, la Av. 24 de Mayo venía de un deterioro paulatino que se agudizó con el abandono de sus moradores tradicionales a causa de diferentes problemas urbanos como la prostitución, delincuencia, informalidad. La falta de interés público y la influencia de varios equipamientos provocaron el deterioro físico de los inmuebles y del espacio público.

Por lo antes dicho, en el año 2009, el municipio decide intervenir en el sector con un proyecto de regeneración urbana, cuyo objetivo era recuperar el tejido social deteriorado y generar apropiación del espacio público por parte de sus residentes. Sin embargo, el proyecto no cumplió con las expectativas planteadas toda vez que se realizó un barrido integral de todas las actividades que se realizaban en la Av. 24 de Mayo, dejando como resultado un espacio rehabilitado únicamente en su infraestructura, encaminado al turismo. El tejido social no se apropió ni se identificó con este nuevo espacio debido a la falta de socialización durante el proceso de planificación.

2.1 Densidad Poblacional Censo del año 1990

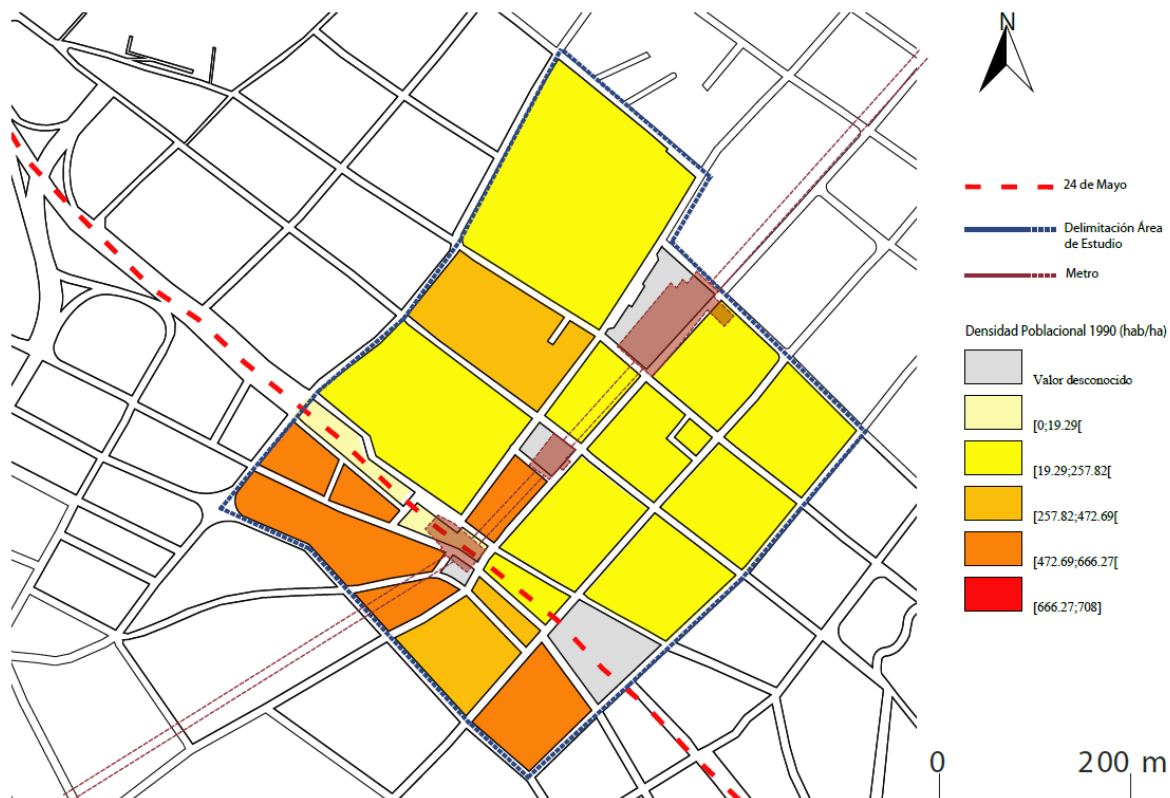


Ilustración 9: Mapa de densidad poblacional del área de estudio año 1990

Fuente: Henri Godard - INEC

Elaborado por: Christian Tello Navarrete

El área de estudio tiene un superficie de 20.20 hectáreas y está compuesta por 26 zonas censales, se resalta que encontramos siete zonas censales destinadas a espacio público que no tiene población residente. Cabe señalar que la Av. 24 de Mayo es el límite sur del núcleo central y tiene relación directa con los barrios de San Roque, La Victoria, Aguarico y San Sebastián a los que denominaremos como envolvente barrial. Según el censo poblacional de año 1990, el área de estudio contaba con una población de 3783 habitantes, con una densidad poblacional de 187.24 hab/ha distribuidos de manera heterogénea.

Como se puede evidenciar en el mapa, las zonas censales que cuentan con mayor densidad poblacional son las ubicadas al lado sur de la Av. 24 de Mayo, es decir, las pertenecientes a su envolvente barrial, con un rango de 472.69 a 666.27 hab/ha. Dentro del núcleo central (al norte de la avenida) sobresale una densidad poblacional media-baja con un rango que va de 19.29 a 257.82 hab/ha.

Esta densidad será el punto de partida para analizar cuantitativamente las variaciones poblacionales en el área de estudio, seguido del análisis cualitativo de fenómenos sociales y acciones municipales que generaron un impacto en sus residentes.

2.1.1 Centro Histórico 1990

Según Colón Cifuentes(1990),a inicios del 90 se inicia el estudio denominado “Plan Maestro de Rehabilitación Integral de Áreas Históricas de Quito”, el cual tenía como objetivo estructurar propuestas que ayudaran a subsanar los problemas que existieron en estas áreas, enfocadas al desarrollo cultural y social. Además, el mismo Plan se encargó de nutrir a órganos existentes y en formación, citaremos los siguientes:

(...) la Comisión del Centro Histórico -instancia de decisión política- el Fondo de Salvamento (FONSAL) -instancia de inversión-, la Unidad de Apoyo Técnico (VAL) -instancia de Proyectos y Coordinación-o la Fundación Caspicara -instancia de promoción y gestión financiera-, y, la Administración -instancia de asesoría y control-.(Cifuentes, 1990, pág. 206)

El municipio participó de forma activa en la aplicación del Plan propuesto, tratando de generar apropiación colectiva. A partir de esta visión es importante resaltar 3 políticas a trabajarse como parte de la planificación:

1. Valoración y preservación del patrimonio.
2. Usos simbólicos enfrentados a los usos mercantiles.
3. Relación entre el patrimonio cultural y la desigualdad social.

En este sentido el plan a su vez pretende generar un equilibrio de usos, protegiendo el patrimonio sin perder su dinamismo económico. Además, reconoce dentro de sus prioridades a la migración como el detonante del comercio informal y propone un reordenamiento urbano, establece mercados y centros de comercialización para este tipo de actividad, lo que se verá posteriormente reflejado en la construcción del Mercado Mayorista al sur de la ciudad y el Mercado de San Roque que tiene relación directa con la Av. 24 de Mayo y la ex terminal Cumandá (Ortega, 2014, pág. 38).

Es importante resaltar que desde los años 80's, en el núcleo central se concentraron los más altos índices de funciones urbanas que determinaron su “centralidad” generando cambios en el uso de suelo y en la rentabilidad de los inmuebles. En el núcleo, parroquia González Suárez, se localizaban las gestiones político-administrativa, bancaria, administrativa privada y la comercial incluyendo servicios. Estas funciones determinaron ejes de concentración terciaria con diferentes grados de hegemonía según su localización.(Prias, 1990, pág. 32).

Según Prias(1990) los capitales comerciales, productivos y bancarios, modificaron el uso y la ocupación del suelo con base en las posibles demandas sociales de ese tiempo, generando

especulación y dinamizando sus inversiones. En este sentido, el CHQ desde esta época tiene una tendencia a consolidar el uso no residencial, tomando en cuenta que con la expansión de la ciudad las áreas residenciales se consolidaron en el centro norte (La Mariscal) y norte (Iñaquito). (pág. 46)

En este tiempo la renta del suelo toma un papel importante para la determinación social y espacial del CHQ, referenciada por la pugna entre arrendatarios y propietarios, sin un control público. Para maximizar las rentas de los edificios, los propietarios realizaban modificaciones internas clandestinas para incrementar el número de arrendatarios, con la menor inversión posible, con el propósito de lograr el total deterioro y el desplome del inmueble que generalmente contaban con valor patrimonial. El objetivo del propietario del predio era construir nuevas edificaciones que se adaptaran a las necesidades de su contexto, captando así mayores ingresos económicos con base en su ubicación y su relación con puntos comerciales, administrativos y financieros.(ibíd, pág. 47).

Según los datos de la Dirección de Avalúos y Catastros en 1987, los valores más elevados de los predios en el CHQ se encontraban entre la calle Benalcázar (al occidente) y Guayaquil (al oriente), considerando que se tomó como referencia los precios oficiales y los precios reales del mercado. Los ejes longitudinales insertos en esta delimitación cuentan con una influencia comercial fuerte, la misma que termina en la Av. 24 de Mayo.(ibíd, pág. 49).

Según lo detalla Prias(1990), la demanda inmobiliaria se aceleró en el núcleo central, parroquia González Suarez, puesto que el 80% de los inmuebles fueron transferidos por compra/venta y el 20% por herencia. Del total de predios, el 80% de las propiedades tienen actividad comercial. Según una investigación realizada con los anuncios clasificados en el diario El Comercio, entre los meses de diciembre de 1988 y 1989 se evidenció un alto índice de ofertas de ventas, arriendo y anticresis en el CHQ.(pág. 53).

Por lo expuesto se deduce que el mercado inmobiliario ha tenido participación directa en el incremento de la actividad comercial formal e informal, en el incremento del valor del suelo y en el cambio de uso de suelo. Toda vez que, los propietarios elevaron los precios de alquiler para vivienda con base en el proceso especulativo antes mencionado, lo que derivó en el desplazamiento de familias de menores recursos. El fin de los propietarios era expulsar a sus arrendatarios para dar otro uso a sus viviendas.(Prias, 1990, pág. 59)

Además, en el Centro Histórico para el año de 1990 se contemplaron tres lineamientos marcados según lo expuesto por Domingo Paredes:

1. La presencia de un proceso de tercerización acelerado y de "informalidad" creciente.
2. Predomina el componente popular-residencial urbano integrado por capas medias, pequeña burguesía y obreros, que configuran al Centro Histórico como un espacio vivo de alta dinámica.
3. Continúa siendo un micropolo de atracción migracional, temporal o permanente, ligado a lo residencial y a lo económico. (Paredes, 1990, pág. 15)

Estos lineamientos se reflejaron en la estructuración social del Centro Histórico, mediante la división de clases sociales y como estas ocupaban este espacio de manera diferenciada, reconociendo en zonas comerciales, administrativas y residenciales populares.

En referencia a las actividades desarrolladas en el Centro Histórico en los noventa sobresale la desigualdad, expuesta en fenómenos urbanos como son la migración, el desempleo, restricciones de servicio, equipamiento e infraestructura. Esto, sumado al proceso de expansión urbana que incrementó el valor del suelo, generando conductas de especulación en los propietarios de los bienes.

Los impactos negativos en la economía nacional tuvieron repercusiones sociales en la ocupación del espacio público, puesto que las aceras, calles y plazas se vieron colmadas de comerciales informales o de actividades emergentes en busca de una fuente de trabajo que generara recursos económicos. La migración, la tercerización acelerada y la informalidad van configurando diferentes usos de los espacios. El 72.7% de la población activa residente en el Centro Histórico laboraba en el sector terciario de la economía y el 27,3% en la producción de bienes. (Paredes, 1990, pág. 21)

A medida que crecía la desocupación también se incrementaba la informalidad y la tercerización en la ciudad. En este sentido, se generaron múltiples tensiones entre el comercio fijo y el comercio ambulante, como participantes de esta red mercantil existente en el CHQ. El comercio fijo ubicado dentro de los inmuebles del Centro Histórico generó una alta movilidad humana en la calle Ipiales, La Marín, Mercado Arenas y las Avenidas 24 de Mayo y 10 de Agosto, movilidad que fue aprovechada por el comercio informal que se desplazaba en estas zonas de alta movilidad humana, ubicándose en calles, veredas y pasajes. Las múltiples actividades mercantiles generaron un conflicto entre el patrimonio edificado y sus usos económicos. (Paredes, 1990, pág. 24)

Además, se emiten criterios relacionados con la declaración del Centro Histórico como patrimonio cultural de la humanidad y su preservación a futuro. Según Peralta (1990) el turismo incentiva la vitalidad en los centros históricos, sin embargo debe ser controlado para revalorizar la cultura propia y mejorar las condiciones de vida de sus residentes. En relación al turismo se ejecutó la rehabilitación de la Av. 24 de Mayo, proyecto que tenía como objetivo incorporar en su plataforma construida espacios de uso múltiple, cultural, recreativo y deportivo, incluyendo sitios de venta organizada de diferentes productos y servicios, seguidos de la implementación de mobiliario urbano. Ello generó una ordenanza sobre el comercio callejero para mejorar la situación de sus actores sociales que vivían dentro de un espacio insalubre y poco acogedor debido a la demora de los trabajos en la construcción de viaducto (pág. 226).

Frente a esto, parte de los vendedores informales fueron reubicados en el nuevo mercado de San Roque, inaugurado en el año de 1983. Es importante señalar que dentro de estos vendedores populares que comercializaban diferentes productos perecibles y no perecibles se encontraban los artesanos de la feria de muebles de la Av. 24 de Mayo.

Se resalta esta intervención fue realizada debido a que, según López (2014), la construcción del viaducto, en lugar de generar cambios positivos en esta área, interrumpió el comercio, provocando más delincuencia, la apertura de más cantinas, el incremento de la prostitución, todo esto sumado a la devaluación de los inmuebles a causa de la falta de mantenimiento y la tugurización existente. La Av. 24 de Mayo se convirtió así en una zona urbana deteriorada.(pág. 51)

A manera de conclusión, se entiende que la crisis económica del país tuvo repercusión en la dinámica urbana de Quito, de manera particular en el Centro Histórico. La migración acelera y la falta de fuentes de empleo arraigaron el comercio informal en calles, veredas y plazas del CHQ, entre ellas la Av. 24 de Mayo, categorizada como una zona popular e insegura.

Es importante resaltar que la concentración de actividades político-administrativa, bancaria, administrativa privada y la comercial incluyendo servicios, generaron una especulación de suelo con fines comerciales, disminuyendo el uso residencial en el sector.

2.1.2 Valoración del Patrimonio.

El municipio implementó una serie de medidas con el fin de recuperar el patrimonio edificado deteriorado, desde una perspectiva arquitectónica y estética. Según lo afirma (D'Ercole, 2002, pág. 11), estas medidas fueron dirigidas a un mejoramiento de fachadas y del espacio público, sin embargo no incluye procesos de recuperación del tejido social que fueron incorporados a partir del año 1990 con acciones enfocadas hacia un desarrollo funcional. Se dejó atrás una visión monumentalista.

Integrar el tejido social como un actor fundamental en esta recuperación pudo haber generado cambio y desarrollo sostenible en el tiempo con una planificación urbana incluyente. El ordenamiento de las vías, la reubicación de vendedores ambulantes, la construcción de equipamientos de comercio tuvieron como reto producir un desarrollo económico en el sector y combatir los conflictos sociales en diferentes áreas del Centro Histórico.

Para garantizar una comunicación directa entre sociedad y municipio, en diciembre de 1993, la Ley del Distrito Metropolitano de Quito estableció la formación de la Administración Zonal para regular, controlar y mejorar las condiciones sociales de los habitantes. Nuestra área de estudio está dentro de la jurisdicción de la Administración Zonal Centro.

Se conformó un equipo técnico para preservar el patrimonio, entre los actores nacionales encontramos el FONSAL y Administración Zonal Centro, entre las entidades extranjeras se hallaban la Junta de Andalucía, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la UNESCO y el Ministerio de Cultura de Francia. (D'Ercole, 2002, pág. 60)

Un hecho importante de resaltar en esta década es la creación de la Empresa del Centro Histórico en el año de 1996, con el fin de fortalecer la relación entre el sector público y el sector privado para rehabilitar edificios deteriorados. Las intervenciones fueron enfocadas al desarrollo económico social. Se elaboró un listado de elementos patrimoniales en el Centro Histórico dentro de los cuales se encontraron el Conjunto San Francisco y La Iglesia de Santa Clara. La Av. 24 de Mayo también formaba parte de esta lista y dentro de ella dos edificios importantes como son la Capilla del Robo y la Casa de las 3 Manuelas.

Las medidas antes mencionadas son el resultado de una mayor reflexión sobre el patrimonio. El sistema de áreas históricas fue elaborado en el marco de Plan de Ordenamiento Territorial, creando una nueva manera de concebir el capital patrimonial. Según lo detalla Metzger (2002), este nuevo sistema trata de reivindicar el valor social, funcional e histórico.

2.2 Densidad Poblacional Censo del año 2001

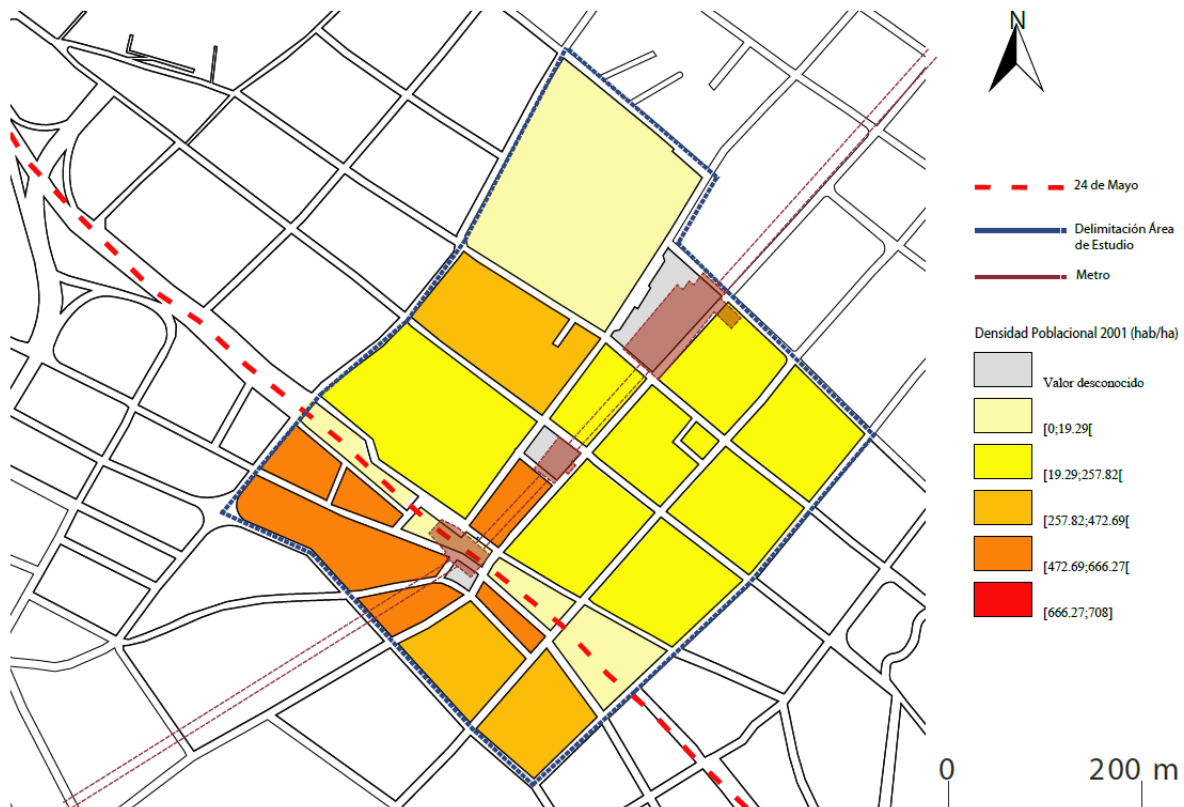


Ilustración 10: Mapa de densidad poblacional del área de estudio año 2001

Fuente: Henri Godard - INEC

Elaborado por: Christian Tello Navarrete

En referencia al censo poblacional del año 2001, el área de estudio estaba conformada por 3.440 habitantes, es decir disminuyó su población en 343 habitantes en relación al año 1990 y su densidad poblacional fue de 170.27 hab/ha.

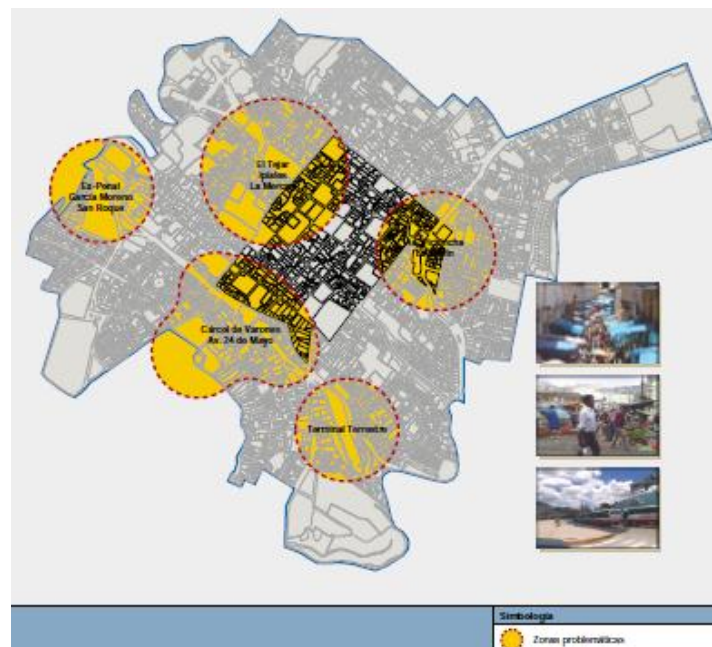
El Centro Histórico en el año 2001 tuvo una densidad poblacional de 135 hab/ha. El núcleo central tenía 65.19 Hab/ha y su envolvente barrial 176 hab/ha(PE-CHQ, 2003). Esta variación se hizo también presente en nuestra área de estudio pero en diferente proporción, puesto que en las siete zonas censales que se encuentran al sur de la Av. 24 de Mayo contuvieron una densidad poblacional de 463,11 hab/ha y las doce zonas censales pertenecientes al núcleo central contuvieron una densidad poblacional de 120.40 hab/ha. Cabe recalcar que para este cálculo poblacional no se consideraron siete zonas censales debido a que ellas no contienen población residente por ser espacio público; entre ellas encontramos la Plaza de San Francisco, la Plaza de Santa Clara y la plataforma existente sobre el viaducto de la Av. 24 de Mayo.

Según la información censal recopilada, el polígono que disminuyó su población de manera contundente fue la perteneciente al Convento de San Francisco, Museo San Francisco y Colegio Franciscano San Andrés con paso de tener 114 habitantes a tan solo 4 habitantes. El resto de zonas no tuvieron variaciones significativas, sin embargo, el despoblamiento es eminente.

2.2.1 Centro Histórico. Año 2000

A partir del año 2000 se generaron nuevos lineamientos con el fin de preservar el patrimonio dentro de un contexto turístico. En este sentido en el año 2003, durante el mandato de Paco Moncayo, se elaboró el Plan Especial del Centro Histórico (PE-CHQ), cuyo objetivo fue recuperar de manera integral este espacio, identificando sitios problemáticos y generando actuaciones de carácter inmediato con visión a un futuro sostenible.

La población generó quejas por la existencia de varios problemas relacionados en su mayoría con la delincuencia, la pobreza y la falta de apropiación del espacio. Todos los problemas antes mencionados crearon una percepción de una zona urbana peligrosa y contaminada, generando un despoblamiento continuo de varios sectores. (PE-CHQ, 2003, pág. 10)



*Ilustración 11: Mapa de zonas deterioradas del Centro Histórico de Quito
Fuente: Plan Especial del Centro Histórico año 2003*

Como se puede apreciar en la imagen anterior, existió en el límite sur del Centro Histórico un eje compuesto por tres sectores problemáticos, la Av. 24 de Mayo se encuentra en medio de

varios equipamientos que afectan a sus residentes, dentro de ellos encontramos al occidente el Ex – penal García Moreno y el Mercado de San Roque. El último funciona como un mercado mayorista que concentra usos comerciales e informales y hacia el oriente la ex Terminal Terrestre Cumandá en donde confluyó el transporte interprovincial.

La actividad económica desarrollada en el Centro Histórico estaba compuesta por el comercio formal, comercio en mercados y el comercio popular o informal. La afectación del comercio informal sobre el comercio formal se mitigó en cierto porcentaje a raíz de las medidas tomadas por la Empresa del Centro Histórico y el FONSAL, recuperando inmuebles deteriorados para mejorar así su calidad de vida e incentivar la inversión de la empresa privada. En cuanto al comercio en mercados encontramos el Central y el San Francisco a manera de ferias libres, los cuales fueron considerados como mercados minoristas para el abastecimiento de los barrios aledaños al Centro Histórico; a manera de mayorista estaba el Mercado de San Roque, con repercusión directa en la Av. 24 de Mayo. (PE-CHQ, 2003, pág. 46)

El comercio informal fue uno de los problemas más complicados de resolver de manera inmediata, arraigado en la mayoría de plazas y calles del sector en un estado de hacinamiento. Llegó al año 2000 con alrededor de 10.000 comerciantes informales en los diferentes espacios, dentro de ellos los espacios más críticos fueron las calles y plazas ubicadas hacia el occidente, la Av. 24 de Mayo y la Av. Pichincha.(PE-CHQ, 2003, pág. 47).

Otro aspecto a resaltar es el incremento de la delincuencia y la inseguridad en el Centro Histórico, guiado por una crisis económica y social a nivel nacional, para lo cual el Municipio generó un programa especial de control de la seguridad. Sin embargo, en el sector de la 24 de Mayo no se evidenció un beneficio.(PE-CHQ, 2003, pág. 44).

Como se detalló en líneas anteriores, el impacto negativo del comercio callejero sobre el tejido social se evidenció en el incremento de la inseguridad y de violencia, puesto que varios grupos delincuenciales extorsionaban a los comerciantes informales con el fin de brindarles “seguridad” exigiendo un pago regular.(Enriquez, 1990, pág. 82). Además, en las calles Venezuela e Imbabura la situación se tornó muy compleja con la consolidación de varias actividades ilícitas que se desarrollaron en este espacio como la prostitución, el alcoholismo, la drogadicción, la indigencia y la delincuencia en general.

2.2.2 Acciones Municipales

Dentro de las estrategias propuestas en el Plan Especial del Centro Histórico se plantea fortalecer intervenciones en ejes y zonas prioritarias creando espacios recuperados que provoquen efectos positivos dentro de su área de influencia directa. Según el gráfico 17 de este Plan se encuentra la 24 de Mayo y su entorno, el sector de la calle Ipiales y San Blas como zonas prioritarias, para lo cual en el periodo 2001 – 2008 se consolidaron las siguientes acciones municipales:

- **Comercio Informal e Imagen Urbana.**

Como se detalló anteriormente en el Centro Histórico al año 2000 se encontraban ejerciendo actividad económica alrededor de 10.000 comerciantes informales en calles y plazas, lo que afectaba a la imagen urbana del sector. En este contexto el municipio realizó acciones para mejorar las condiciones de vida de los comerciantes formales, informales y de los moradores del sector.

Según (Valdivieso, 2009), el municipio tenía como objetivo brindar a los comerciantes informales la oportunidad de legalizar su actividad económica, incorporándolos al comercio formal y eliminando las extorsiones de personal que a cambio de su “seguridad” cobraban diferentes montos de dinero. A su vez, la ciudadanía podría obtener un espacio público de calidad, confortable y seguro.

Las negociaciones con las asociaciones de comerciantes informales empezaron en la Alcaldía de Roque Sevilla en el año de 1999 con propuestas de reubicación en diferentes centros comerciales como El Tejar, Ipiales Mires, La Merced, Granada, Montúfar y Hermano Miguel. Sin embargo, la negociación se logró consolidar en la Alcaldía de Paco Moncayo.

Paco Moncayo dio apertura a la expresión de los comerciantes informales, ellos mostraban su descontento por la falta de transparencia en la adjudicación de puestos por lo que se decidió realizar una veeduría y vigilancia del proceso por parte de la Comisión de Control Cívico. Se realizaron alrededor de 80 reuniones con su presencia, lo que denotó respaldo y veracidad por parte del Municipio. Cabe recalcar que fue un proceso pacífico con conocimiento de causa de todos los comerciantes, como lo detalla Valdivieso(2009, pág. 77).

En la Av. 24 de Mayo se concentraba gran cantidad de negocios relacionados con actividades ilícitas, esto se sumaba a problemas generados por la prostitución arraigada en el sector, robos

y amenazas a los moradores y transeúntes, por lo cual el Municipio decidió actuar de la siguiente manera:

A principios del año 2001 se inicia la entrega provisional de puestos en el centro comercial La Merced y también se toma la decisión de eliminar los puestos de venta de las cachinerías, en la Avenida 24 de Mayo, que eran espacios de ventas de objetos de dudosa procedencia, en este caso el Municipio había agotado el proceso legal llegando a montar un operativo el día domingo 23 de septiembre por la noche y se derrocan setenta de estos puestos de tipo ilegal (Valdivieso, 2009, pág. 76)

Con todos estos antecedentes llegamos al año 2003, en el cual después de varias reuniones y acciones municipales, se logró desocupar el espacio público y el comercio informal fue trasladado hacia los diferentes Centros Comerciales construidos por el Municipio. Además como lo detalla (Álvares, 2013), para la recuperación de estos espacios se utilizaron 15 días, en los cuales participaron entidades municipales como la EMOP, EMMAP, EMASEO, acompañados por la Policía Nacional durante 8 operativos.

Se debe tomar en cuenta que a pesar de estas intervenciones para mejorar el espacio público, el comercio informal aún se hace presente en menor proporción en la calle Rocafuerte y en las inmediaciones de los mercados aledaños, afectando así a San Roque, San Francisco y Mercado Central. Inés del Pino afirma que el comercio informal no desaparecerá mientras los mercados existan (2010, pág. 51).

- **Trabajo Sexual:**

Este tipo de trabajo se relaciona en su mayoría con actividades ilícitas como tráfico de drogas, alcoholismo, trata de personas, asaltos, etc., que afectan a los moradores que se encuentran cerca de estas Casas de Tolerancia. Para el año 2002 en la ciudad de Quito existían 5000 mujeres que ejercían el trabajo sexual, en su mayoría ubicadas en el Centro Histórico en el sector de la 24 de Mayo y en varias calles y plazas del Centro. En 1999 los moradores del sector y de barrios aledaños iniciaron un proceso organizativo para eliminar las 15 Casas de Tolerancia ubicadas en la Av. 24 de Mayo, debido a que estos negocios afectaban su seguridad. Se añade además que en los alrededores existían unidades educativas, generando aún más rechazo. (Álvares, 2013, pág. 30)

Frente a esta problemática, las constantes protestas de la comunidad y los lineamientos enmarcados hacia el turismo, entre el año 2000 y 2001, el municipio tomó la decisión de cerrar definitivamente todas estas casas de tolerancia. Sin embargo se debe tomar en cuenta

que aproximadamente 450 mujeres perdieron su lugar de trabajo, por lo que este cierre se realizó bajo promesas de reubicación para las trabajadoras sexuales. Su reubicación se realizó en el año 2006, en el sector de la Cantera en el barrio de San Roque. No obstante, las trabajadoras sexuales fueron estigmatizadas y discriminadas por la falta de socialización por parte del Municipio con los moradores de este sector, incluso llegando a agresiones físicas. Esta fue una de tantas intervenciones fallidas por parte del Municipio considerando que las trabajadoras sexuales ejercen hasta la presente fecha su actividad en el Boulevard de la 24 de Mayo y en diferentes sectores del Centro Histórico. (Álvares, 2013, pág. 31)

- **Patrimonio y Turismo.**

Las intervenciones municipales expresan la intención clara de regenerar el Centro Histórico con fines turísticos. La pretensión municipal de dar lugar a proyectos sostenibles en el tiempo se basó en un modelo mixto de planificación y gestión tratando de incluir el criterio y las necesidades de todos los actores involucrados en los diferentes puntos de acción.

En este sentido se resaltan algunas intervenciones en el periodo 2000 – 2008 que influyeron directamente a nuestra área de estudio, como se detalló anteriormente, la reubicación del comercio callejero y el cierre definitivo de las casas de tolerancia beneficiaron a la Av. 24 de Mayo y San Francisco.

La rehabilitación de la calle La Ronda tiene una influencia directa con la Av. 24 de Mayo. Según Inés del Pino (2010) este proyecto se ha convertido en un atractivo turístico, tanto nacional como internacionalmente, con edificaciones rehabilitadas que ofrecen una gran cantidad de actividades culturales. (pág. 37). Cabe recalcar que hace algunos años varias casas patrimoniales eran ocupadas como prostíbulos, sin embargo esta dinámica es independiente a las realizadas en el CHQ, con bares, karaoke, restaurantes, con expendio de bebidas alcohólicas.

El espacio público fue beneficiado por la intervención en varias plazas, dentro de ellas encontramos: Plaza de la Independencia, Plaza de San Francisco, Plaza de Santo Domingo, Plaza del Teatro y Plaza de San Blas. A ello se añade la construcción de tres edificios para estacionamiento con una capacidad de 1.106 espacios de aparcamiento, el mejoramiento en aceras, el soterramiento de redes eléctricas y telefónicas en varios sectores, acompañados de un mobiliario urbano. Todas las intervenciones realizadas presentaron al Centro Histórico como un lugar atractivo para propios y extraños. Se concuerda con lo dicho por Pino (2010),

los proyectos emprendidos en el Centro Histórico permiten deducir la voluntad política de recuperar este espacio cuyo fin es generar ingresos económicos mediante atracción turística, sin embargo, queda pendiente las públicas sobre sus moradores tradicionales para evitar que salgan de las áreas de invención a causa de la especulación de suelo (pág. 37).

2.3 Densidad Poblacional Censo del año 2010

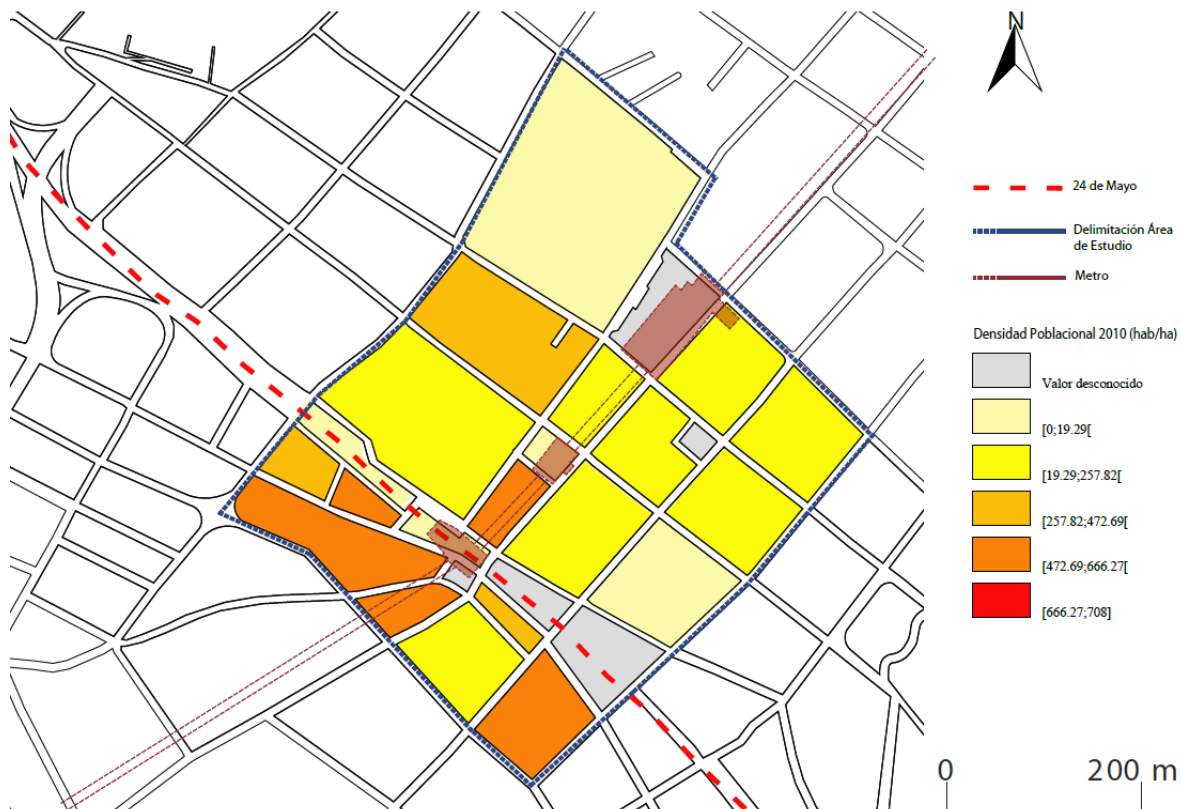


Ilustración 12: Mapa de densidad poblacional del área de estudio año 2010
 Fuente: Henri Godard - INEC
 Elaborado por: Christian Tello Navarrete

El censo poblacional de 2010 ratifica la tendencia hacia un vaciamiento poblacional del área de estudio, debido a que su población es de 2.925 habitantes, es decir disminuyó en 515 habitantes en referencia al año 2001. En estos 20 años de análisis su población se redujo en 858 personas. En el informe de fin de gestión del ex Alcalde Augusto Barrera, del periodo 2009-2014, se detalla que existe un decrecimiento del uso residencial en el núcleo central mientras que su envolvente barrial se mantiene en un 57% especialmente en condición de arriendo.

Haciendo una comparación con el año 2001, se evidencia que existe un decrecimiento secuencial en las zonas censales ubicadas al sur de la Av. 24 de Mayo, con una población de

1573 habitantes y una densidad de 421,08 hab/ha y en las zonas pertenecientes al núcleo central su despoblamiento se acelera de tal forma que contiene a 1352 habitantes con una densidad poblacional de 95,31 Hab/ha.

2.3.1 Estrategias de recuperación de áreas deterioradas.

Como se expresó en líneas anteriores desde 1990 hasta 2010 el Centro Histórico de Quito se consolidó como un escenario patrimonial, monumental y cultural mediante una serie de acciones municipales que intentaron mejorar su imagen, en busca de una ciudad “ideal”. Estas acciones tuvieron efecto sobre espacios conflictivos como la Av. 24 de Mayo y las diferentes plazas o calles deterioradas por el comercio callejero. Es importante citar que en 2010 el Centro Histórico fue visto como un recurso o un capital el cual debía ser administrado correctamente para generar los mayores ingresos económicos. Ortega afirma que estos factores corresponden a una política mercantilista que no va acorde con las actividades residenciales practicadas desde los años 60.(Ortega, 2014, pág. 45).

Sumado a las medidas municipales señaladas anteriormente, citaremos la salida de la Terminal Terrestre Cumandá en el año 2008, ubicada al lado oriental de la Av. 24 de Mayo. Esta intervención estaba planteada en el Plan Especial del Centro Histórico. El equipamiento fue trasladado a la zona de Quitumbe como un lineamiento establecido para controlar la presencia de flujos migratorios en el Centro Histórico. A su vez, esta acción tiene dos puntos de vista: el positivo según la planificación urbana oficial como una medida de protección del área histórica y el negativo visto desde la afectación de los comerciantes formales de este sector debido a que disminuyó considerablemente el número de personas que transitaban en este sector.

Dentro de las estrategias el planteamiento por el municipio encontramos el proyecto: Creación de las “Puertas y Accesos del Centro Histórico” con el fin de reforzar los accesos y ejes vinculantes del casco histórico con los barrios aledaños. Se identificaron tres puntos de acción: San Blas por el norte, calle Maldonado –Santo Domingo por el sur oriente y la calle 5 de Junio-Ambato en su proyección hacia la Av. 24 de Mayo. Cabe recalcar que estos proyectos tuvieron como objetivo subsanar las rupturas urbanas generadas por las obras viales que desarticulaban barrios consolidados. Entre las intervenciones realizadas encontramos: En 1970 en la Av. Pichincha, la construcción de los pasos deprimidos, en el año 1972, la construcción de la av. Mariscal Sucre en El Tejar y finalmente en 1988 la construcción del

viaducto en la Av.24 de Mayo, sumado a la construcción del Terminal Terrestre Cumandá que, como se detalló anteriormente, deterioró la zona. (PE-CHQ, 2003, pág. 66)

Además se planteó actuar de forma “activa” sobre el proceso de despoblamiento de esta área. Por lo que se establecen acciones para que los barrios recuperen sus funciones residenciales. Dentro de la categorización encontramos barrios consolidados, barrios en proceso de deterioro y la Av.24 de Mayo junto a San Roque, La Chilena, El Aguarico, San Diego y la Recoleta se presentan en la última categorización (como barrios con alto proceso de deterioro). Por ello se plantearon medidas correctivas en el sector.

A finales de la primera década del año 2000, la ciudad empezó una transición de alcaldía. Paco Moncayo realizó varias intervenciones tomando los planes como herramientas y mecanismos: el Plan Especial del Centro Histórico, el Plan Equinoccio 21 y el Plan General de Desarrollo Territorial. Dentro de estos planes se resalta la recuperación de áreas deterioradas para articularlos al turismo, junto a proyectos residenciales que ayuden a combatir el despoblamiento en barrios de la frontera sur del Centro Histórico. Uno de los puntos de acción fueron los barrios aledaños a la Av. 24 de Mayo, dentro de los cuales encontramos San Roque, San Diego, La Victoria, San Sebastián y del Sector del Ex Terminal Terrestre Cumandá. Algunos de estos proyectos fueron continuados en la administración municipal de Augusto Barrera (Ortega, 2014, pág. 56).

Como se detalló anteriormente, existe un interés directo en rehabilitar la Av. 24 de Mayo, enmarcados en un proceso de recuperación social, económica y espacial con fines turísticos. Sin embargo, se debe analizar si estos proyectos incluyeron a todos los actores involucrados para que pudiera ser sostenible en el tiempo.

2.3.2 Av. 24 de Mayo previo a su intervención.

En primer lugar se debe definir que la Av. 24 de Mayo no es un barrio, es una arteria de conexión entre el occidente y el oriente que evita el ingreso al Centro Histórico como resultado de la expansión urbana de la ciudad y su necesidad de conectar el sur con el norte de manera directa. Su plataforma articula algunos barrios (envolvente barrial) de la franja sur con el casco antiguo. Es ahí en donde radica su importancia de esta arteria, puesto que tiene influencia directa en su contexto inmediato.

La Av. 24 de Mayo tiene un área de 375 hectáreas y se limita al occidente con el barrio de San Roque y al Oriente, con la quebrada del río Machángara, en el sector de la Ex Terminal, en donde actualmente funciona el Parque Urbano Cumandá, por el norte el barrio la Loma y por el sur los barrios de San Sebastián, La Victoria y San Roque.(Ortega, 2014, pág. 62).

En este sentido, la Av. 24 de Mayo tiene influencia directa sobre los barrios aledaños, englobado dentro de calles, plazas, monumentos y equipamientos. De la misma manera las actividades realizadas en estos barrios tienen repercusiones directas en la Av. 24 de Mayo.

Los conventos e iglesias tienen repercusión en la Av. 24 de Mayo. Ortega hace referencia a tres iglesias católicas que influyen directamente: San Francisco, San Roque y del Robo, la última se encuentra en la Av. 24 de Mayo; sin embargo su atención es intermitente por lo que la mayoría de vecinos prefieren acudir a la Iglesia de San Francisco. En este sentido es importante resaltar esta relación religiosa puesto que más adelante analizaremos la relación de la Plaza de San Francisco con “la 24”. Además existen 6 iglesias indígenas evangélicas en el área, las mismas se encuentran adscritas a la Federación de Iglesias Indígenas Evangélicas Residentes en Pichincha.

Como se mencionó en el capítulo I, la Av. 24 de Mayo refleja una población heterogénea, compuesta en su mayor porcentaje por migrantes provenientes de las provincias de Chimborazo y Cotopaxi que se asentaron en el área. Sin embargo en la actualidad, a causa de los continuos flujos migratorios, podemos encontrar migrantes de la Costa y la Amazonía.

Existe un conflicto marcado entre los residentes “tradicionales” y los migrantes que ocupan gran parte de las edificaciones del sector. Cabe recalcar que la pérdida poblacional en todo el casco histórico se intensificó desde los años 60 por una serie de problemas mencionados con anterioridad, incluso en los barrios pertenecientes a la parroquia González Suárez, es decir al norte de la Av.24 de Mayo. Según lo detallado por Ortega (2014), en los barrios que se encuentran al sur y al occidente, es decir San Roque y la Victoria, la situación es diferente debido a que la población migrante indígena se asienta allí en mayor escala. (pág. 65)

Las organizaciones indígenas alquilan casas enteras destinadas para miembros de comunidades quichuas de la sierra. Estas viviendas son alquiladas en algunos casos por habitaciones, la oferta se adapta a las necesidades de los usuarios, en su mayoría son personas ligadas a actividades económicas de los mercados (Ortega, 2014, pág. 65).

Por lo antes expuesto la alcaldía de Augusto Barrera decide intervenir una vez más en este espacio, puesto que las acciones municipales de alcaldías anteriores no han logrado generar mejoras en el tejido social. Además, el propósito es elevar la imagen urbana de diferentes sectores deprimidos y así poder convertirse en un atractivo turístico. A continuación citaremos parte de un artículo realizado por Alfonso Ortiz Crespo, Cronista de la Ciudad, en la cual marcó su punto de vista respecto al estado actual de la Av.24 de Mayo a mediados de la primera década del año 2000:

(...)Pero también aparecieron delincuentes, prostitutas, charlatanes y mal vividores de todo tipo. Con ello, varias casas de la avenida pasaron a funcionar como moteles o lugares de encuentro clandestino, de venta de licor o de tráfico de ilegalidades. El “boulevard” había perdido su antiguo encanto y se convirtió en una avenida insegura durante el día y demasiado peligrosa por la noche. Hubo mayores razones para el descuido y la marginación. Ni siquiera la riqueza petrolera y la administración municipal en plena época de dictaduras militares que gobernaron al Ecuador, sirvieron para atender mejor al desarrollo urbano del centro histórico y particularmente de su gente.

De manera que “La 24”, como se la llamaba con cierto aire despectivo, no mereció la atención debida.

Desde 1991 existen proyectos de “recuperación” de la avenida. Sin embargo, la decisión política definitiva se ha dado bajo la administración del Alcalde Augusto Barrera Guarderas. Y hoy “La 24” es reinaugurada como un espacio renovado para el disfrute de la ciudadanía. Con esta obra también se ha marcado otra diferencia frente al pasado reciente: en general, la recuperación del centro histórico, visible e importante para la vida de Quito, se efectuó desde la Plaza de San Francisco hacia el norte; ahora también se proyecta la acción municipal hacia el sur.¹

2.3.3 Intervención: Boulevard de la 24 de Mayo.

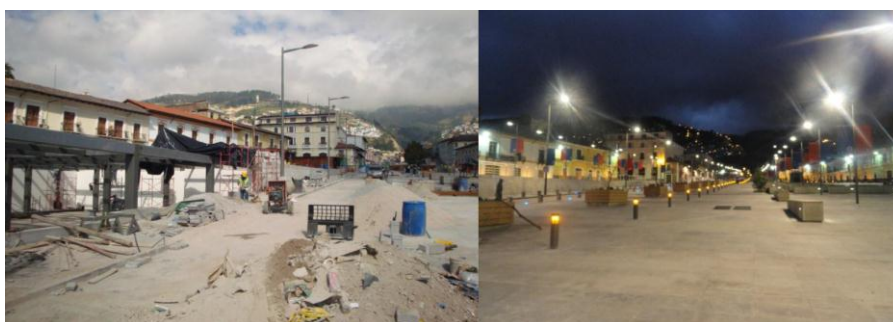


Ilustración 13: Construcción e inauguración del Boulevard de la 24 de Mayo

Fuente: Afiche del Instituto Metropolitano de Patrimonio

El Instituto Metropolitano de Patrimonio inició un proyecto de rehabilitación urbana y apropiación social del espacio público de la Av. 24 de Mayo en el año 2009 (sector

¹Alfonso Ortiz Crespo. El Cronista de la Ciudad detalla la historia de la 24 de Mayo. Internet. www.noticiasquito.gob.ec. Acceso: 10 de febrero de 2017

comprendido entre las calles Venezuela e Imbabura) incentivando la creación de una nueva conciencia colectiva, una centralidad cultural y económica para el sector. Es importante resaltar esta delimitación puesto que en el capítulo III se analizará cómo este espacio se relaciona con la implementación de la estación del Metro ubicada en la Plaza de San Francisco. Además, bajo el nuevo boulevard se ubicará una estación de transferencia de transporte urbano o intercantonal.

En este sentido, dentro del diagnóstico oficial se exponen las intervenciones y equipamientos que afectaron al sector; dentro de ellos encontramos la construcción del viaducto y la Ex Terminal Terrestre Cumandá como los generadores del impacto negativo en su tejido social y en el espacio físico, sin embargo esto es discutible. Uno de los principales problemas citados fue el cambio de uso residencial a comercial (IMP, 2012). Además, graves problemas sociales como la delincuencia, la prostitución, la falta de identidad de sus residentes y los conflictos de circulación convirtieron a este sector en un polo negativo. La intención de intervenir en este espacio se vio reflejada casi una década atrás como se detalló en el Plan Especial del Centro Histórico.

Los objetivos planteados por el municipio para rehabilitar esta arteria fueron los siguientes:

- Mejora del espacio público, del mobiliario urbano y de las condiciones de circulación vehicular.
- Retorno de los propietarios que en la actualidad no viven en el sector y fortalecimiento del uso residencial.
- Implementación de actividades que favorecen la apropiación del espacio por los usuarios.
- Reactivación de la actividad comercial diurna .
- Desarrollo de un punto de atracción turística manteniendo a la Avenida con un flujo turístico constante.(IMP, 2012, pág. 2)

La Comisión de áreas históricas a través del Concejo Metropolitano de Quito aprobó el Proyecto y dentro del Programa de Actividades realizado por el Instituto Metropolitano de Patrimonio se planificó incorporar la participación ciudadana como parte esencial. La entidad encargada de esta gestión fue la Administración Zonal Centro, sin embargo esto será analizado más adelante puesto que varios moradores no estuvieron satisfechos después de la construcción.

Las herramientas de gestión de este proyecto fueron: El Plan Especial del Centro Histórico de Quito, Plan plurianual operativo del Instituto Metropolitano de Patrimonio. Las herramientas específicas de la gestión del proyecto son el Plan de revitalización del centro histórico de Quito y el Proyecto de recuperación del espacio público de la Avenida 24 de Mayo.

Además dentro de los resultados e impactos planificados encontramos que el municipio preveía generar un espacio público de calidad y totalmente revitalizado, incentivando al comercio y al uso cultural de las plazas, viviendas patrimoniales rehabilitadas y un mejoramiento en la calidad de vida de sus residentes así como la recuperación de memoria colectiva mediante la organización de los comités barriales.

El proyecto comprendió cuatro plazas; la primera que limita la intervención hacia el occidente es la llamada Plaza Religiosa, dentro de ella se encuentra la Capilla del Robo; la segunda, la Plaza Cultural, entre las calles Cuenca y Benalcázar; la tercera es la Plaza Social, entre las calles Benalcázar y García Moreno, y finalmente la Plaza Comercial que limita la intervención hacia el oriente. Dentro de ella encontramos el monumento a Eugenio Espejo y una sala de exposiciones. Esta plaza tiene relación directa con la calle La Ronda, como se detalla en la siguiente imagen.



Ilustración 14:Plazas existentes en el Boulevard de la Av. 24 de Mayo
Fuente: Grupo El Comercio

El 29 de diciembre de 2011, el ex Alcalde Augusto Barrera entregó la obra finalizada a la ciudadanía; en medio de aplausos y reconocimientos de la gente, anunció que este fue un proceso de renovación de identidad ya que la Av. 24 de Mayo era muy importante para Quito,

allá a principios del siglo pasado, con espacios importantes como salas de cine, tiendas y hasta una pista de patinaje.²

Como lo detalla Ortega (2014), todas las acciones realizadas obedecen a mejorar el “pasado oscuro” de la av. 24 de Mayo; sin embargo, esta intervención atraviesa una serie de factores ideológicos y mercantiles sin tomar en cuenta a su población heterogénea, entrando en un proceso de privatización del espacio público. Esto nos lleva a deducir que este tipo de intervenciones son de simple fachada con el fin de mejorar su imagen urbana; eliminar problemas sociales y económicos a través de un discurso higienista de modernización desde el año de 1979 tras la declaratoria del Centro Histórico como Patrimonio Cultural de la Humanidad.

²ECUADORINMEDIATO. Quito tiene un nuevo boulevard, esta vez se ubica en la Avenida 24 de Mayo. Internet. www.ecuadorinmediato.com. Acceso:10 de febrero de 2017

Capítulo 3.- Boulevard de la 24 de Mayo: Análisis desde los impactos urbanos que generará la Estación del Metro de San Francisco

3.1 Boulevard de la 24 de Mayo

La Av. 24 de Mayo ha sufrido varios cambios, empezando por su morfología, debido a que la misma se construyó sobre la quebrada Jerusalén, esta obra se ejecutó en un plazo de 17 años, empezando en el año de 1905 hasta el 1922, año en el cual fue inaugurada. Este proyecto se desarrolló dentro de un proceso de higienización y modernización de la ciudad. Los comercios existentes en esta época fueron destinados para clases sociales altas dentro de un contexto residencial (Ortiz, 2004).

La ciudad empieza a expandir su territorio a causa del incremento demográfico, aproximadamente desde el año 1930, las clases más pudientes de la época que habitaban el casco antiguo buscaron nuevos rumbos, asentándose al norte de la ciudad. El Centro Histórico se veía inmerso en un proceso de tugurización. Según los censos de 1950 y 1962 varios barrios superaron los 1000 habitantes por hectárea, dentro de ellos los ubicados alrededor de la Av. 24 de Mayo.

La Av. 24 de Mayo de inicios de siglo ya no fue la misma, modificó su uso residencial cambiándolo por uno más comercial y popular; sus residentes tradicionales abandonaron el sector. La parada de transporte interprovincial ubicada en la avenida convirtió a este espacio en un lugar de paso, sus viviendas fueron modificadas para ofrecer servicios a los visitantes de otras provincias; hoteles, restaurantes y cantinas fueron algunos de los equipamientos más comunes, además los propietarios de las viviendas incrementaron el número de arrendatarios sobresaturando los inmuebles y perjudicando la imagen urbana, puesto que los edificios sufrían deterioros aceleradamente por falta de mantenimiento.

Un hecho importante en este análisis es la declaración del Centro Histórico de Quito como Patrimonio Cultural de la Humanidad, por parte de la UNESCO en el año de 1978. A partir de aquella fecha se intentó generar mecanismos en busca de preservar el patrimonio edificado, sin embargo las acciones empezaron a visualizarse a partir del año de 1987, después de un fuerte sismo que sufrió la ciudad. En este periodo también se destaca que en la Av. 24 de Mayo se ejecutó una obra destinada a mejorar la movilidad de la ciudad; se trata de la construcción del viaducto que conecta el oriente con el occidente. Esta obra empezó en el año

de 1980 y duró aproximadamente 12 años, tiempo en el cual esta zona consolidó su deterioro y el proceso de abandono.

A partir de 1990 se decidió actuar en el Centro Histórico mediante estudios que reflejaran las problemáticas existentes y así intervenir en sus diferentes tejidos. Cabe recalcar que este proceso de renovación empezó con un ideal de protección de los monumentos, dejando relegados a sus diferentes actores sociales. Desde el año 2000 se intervino en el tejido social, identificando graves problemas sociales relacionados con la informalidad, prostitución, delincuencia y actuando sobre ellos. Dentro de la Av. 24 de Mayo se realizaron la reubicación del comercio informal en diferentes centros comerciales populares, la reubicación de trabajadoras sexuales y el cierre definitivo de cantinas, prostíbulos que generaban un ambiente inseguro para propios y extraños.

Es evidente el propósito del municipio de intervenir en el Centro Histórico con el fin de presentarlo como un escenario turístico atractivo. Un ejemplo evidente fue la rehabilitación de la calle La Ronda que a criterio personal eliminó totalmente el uso residencial, puesto que actualmente es un espacio destinado únicamente al comercio con restaurantes, bares, karaokes y expendio de bebidas alcohólicas.

En este contexto, en 2009 dentro de la Alcaldía de Augusto Barrera se decidió intervenir en la Av. 24 de Mayo con la construcción de un moderno Boulevard con el fin de mejorar la calidad de vida de sus moradores. Este proyecto tuvo como objetivo incentivar a sus moradores al uso de un espacio público de calidad, incentivar al comercio, fortalecer el uso residencial y generar lazos de identidad en relación con este espacio. Sin embargo el proyecto inaugurado en el año 2011 no cumplió su objetivo puesto que sus residentes fueron parcialmente partícipes en la elaboración de estudios, sus necesidades no fueron satisfechas y sus actividades no fueron respetadas. Ello trajo consigo que sus moradores no se apropiaran del sector, convirtiéndose en un espacio sin vida con un despoblamiento en progresivo aumento desde el año 1990 según datos censales.

Los antecedentes antes detallados nos dan una idea clara del proceso modificador de la Av. 24 de Mayo, tanto en su morfología como en su uso. Estos cambios van de la mano con su tejido social que ha ido adaptándose a las diferentes realidades que ha sufrido este espacio desde su creación. En la actualidad esta zona se ve inmersa dentro de un nuevo desafío, el cual contempla su adaptación frente a la estación del Metro ubicada en la Plaza de San Francisco. Es importante recalcar que la estación tiene adicionalmente dos salidas, una

ubicada en la Plaza Santa Clara y la otra en el Boulevard de la 24 de Mayo; en este sentido se realizará un análisis de las posibles variaciones que experimentaría este espacio con la implementación de este equipamiento.

3.2 El Metro de Quito

Durante la alcaldía de Augusto Barrera, la ciudad de Quito empezó el reto de implementar un nuevo modelo de transporte público masivo urbano, como lo detalla su informe de fin de gestión, este proyecto se incorporará al Sistema Integrado de Transporte Público como eje estructurante.

En este periodo se desarrollaron los estudios de factibilidad del Sistema Masivo de Transporte Público (SMTP) y los diseños definitivos de la primera línea del Metro de Quito con un costo de 32.2 millones de dólares. Dentro de este estudio integral encontramos información correspondiente al diseño conceptual del sistema integrado de transporte público, levantamiento topográfico y restitución cartográfica de la ruta, estudios arqueológicos y patrimoniales en la zona de influencia de las paradas, estudios de impacto social, económico y ambiental, entre otros.(Barrera, 2014, pág. 33)

El Metro conectará el norte con el sur de la ciudad en apenas 34 minutos como lo detalla la empresa METRO de Quito en su página web. El proyecto está conformado por 15 estaciones, dentro de ellas encontramos la estación de San Francisco en el Centro Histórico. Contempla una flota de 18 trenes de seis vagones, cada uno para transportar aproximadamente 400 mil personas en un día.(EPMMDQ, METRO de Quito, 2012)

La obra fue iniciada por Augusto Barrera, responsable de la ejecución de la Fase 1 del proyecto que fue adjudicado a la empresa española Acciona Infraestructura, para la construcción de las estaciones multimodales de La Magdalena y El Labrador. (EPMMDQ, Metro de Quito adjudica ejecución de su Fase 1, 2012)

Mauricio Rodas, Alcalde desde mayo de 2014 hasta la actualidad, fue el encargado de seguir con el proceso de construcción del Metro de Quito. En este sentido el 26 de noviembre de 2015, el Municipio de Quito y el consorcio Acciona Odebrecht firmaron el contrato de obra que dará paso a la Fase II del proyecto.(EPMMDQ, Alcalde Mauricio Rodas firmó contrato para la construcción del Metro de Quito, 2015)

Dentro de la Fase II está contemplada la construcción de la parada del Metro en la Plaza de San Francisco, la cual trajo consigo varias posturas contrarias a su implementación, puesto que este equipamiento generará un gran impacto social en su contexto inmediato, incluyendo al Bulevar de la Av. 24 de Mayo. Además, se teme que en la fase de construcción se pueda ver perjudicada la infraestructura existente, incluyendo las casas patrimoniales y conventos que se asientan alrededor de la plaza.

En este sentido se citan entrevistas realizadas por El Comercio en noviembre de 2015 a especialistas en urbanismo dentro de ellos el Ex presidente de la República, Sixto Durán Ballén y a Fernando Carrión, Urbanista y docente universitario. Ellos expresaron sus observaciones al proyecto del Metro haciendo hincapié a la polémica estación de San Francisco. Con respecto a la implementación de la parada de San Francisco, Sixto Durán expresa su negativa y expone sus razones por las que debe reinterpretarse su ubicación, las mismas son:

En el proyecto está contemplado construir estaciones de reserva. No se debería edificar la parada de San Francisco. Se debería construir las reservas a la altura del viaducto de la 24 de Mayo y la de la Plaza del Teatro.

(...) Esta parada se construirá a unos 27 metros de profundidad, esto representa una edificación de nueve pisos. La ejecución de las obras demorará unos ocho meses. Habrá ruido, vibraciones, humo y polvo. En las edificaciones antiguas, que son de adobe, se presentarán fisuras³

Además hace referencia a los impactos sociales, dentro los cuales resalta el posible incremento de las ventas informales, dentro de esto también crítica al municipio por la falta de control al mal uso del espacio público. Se extrae el siguiente contenido:

Por eso, no es conveniente hacer esta estación, porque durante la construcción los bienes están en riesgo. Y si la construyen cuando entre en operación se dará un mal uso al espacio público (...) Estoy convencido que hacer la estación de San Francisco sería un crimen para la ciudad.

En el proyecto está contemplado una sola parada en el Centro. Esto significará que haya una afluencia masiva de personas. La esquina de la Sucre y Benalcázar se convertirá en *un* sitio de ventas ambulantes y estas gradualmente invadirán la plaza.⁴

³EL COMERCIO. Sixto Durán Ballén: “El Metro no debe ir por San Francisco”. Internet. <http://www.elcomercio.com/actualidad/sixtoduranballen-metrodequito-sanfrancisco-construccion.html>. Acceso: 25 de marzo de 2017

⁴ EL COMERCIO. Sixto Durán Ballén: “El Metro no debe ir por San Francisco”. Internet. <http://www.elcomercio.com/actualidad/sixtoduranballen-metrodequito-sanfrancisco-construccion.html>. Acceso: 25 de marzo de 2017.

Dentro del mismo contexto, Fernando Carrión expone su criterio referente a los fenómenos sociales y económicos que puede generar la implementación de la parada con lo siguiente:

En el Centro Histórico se contará con una sola estación en San Francisco. Esto causará congestión peatonal en las vías aledañas. En promedio a esta zona llegan 350 000 personas al día. Se debió trabajar en una normativa para regular el precio del suelo y plantear una propuesta de planificación urbana.

Sumado a estas expresiones negativas se generó una acción de protección impuesto por un grupo de ciudadanos hacia Mauricio Rodas, Alcalde de Quito y a Mauricio Anderson, Gerente de la Empresa Metro de Quito, en busca de precautelar vestigios existentes en la Plaza de San Francisco. Según lo expresan en el lugar se encontraron rastros preincaicos como escaleras, arcos elaborados en cangahua, utensilios, cerámicas, huesos. Así como también paredes de roca y cerámicas posiblemente de la época incaica, dentro de las acusaciones y pruebas se presentaron fotografías de lo antes mencionado.⁵

Sin embargo, el 21 de septiembre de 2016 Mauricio Anderson, respaldado en el informe de la Patrimonio Cultural más la versión de una experta que hizo la fiscalización arqueológica, informó que los hallazgos no tenían “nada que ver” con el trazado y que por ende no afectarían la ruta propuesta del Metro.⁶

Pese a todos los criterios expuestos, el 20 de abril de 2017 empezó la construcción de la parada de San Francisco, la cual se desarrollará en dos fases: la primera contempla la sección norte de Plaza, la misma que inició en la fecha antes mencionada y la segunda fase que contempla la sección sur, que se iniciaría tentativamente 8 meses después. Es importante señalar que en la sección sur se está trabajando con un grupo especializado en el proyecto de puesta en valor de los vestigios encontrados en la zona (EPMMDQ, Inician obras de construcción del Metro de Quito en la Plaza San Francisco, 2017)

3.3 Parada del Metro de San Francisco

La parada del Metro de San Francisco es la única en el Centro Histórico, su repercusión sobre su contexto inmediato, incluyendo el Bulevar de la 24 de Mayo debe ser analizada detenidamente debido a que su construcción y operativización podrían afectar negativamente al patrimonio físico y social existente. En este sentido, se hará una breve descripción del

⁵EL COMERCIO. Audiencia judicial en el caso de los vestigios de San Francisco se desarrolló este 7 de octubre. Internet.<http://www.elcomercio.com/actualidad/audiencia-metrodequito-vestigiosarqueologicos-sanfrancisco.html>. Acceso: 25 de marzo de 2017

⁶Ibíd.

proyecto para conocer los servicios extras que se prestarán en la estación y su relación con la superficie a través de sus salidas. Adicionalmente se contempla realizar proyecciones en relación a la demanda de la parada con el fin de tener una idea clara del número de usuarios. Así se podrá considerar el incremento de población no residente en el sector y su repercusión en el espacio público, seguido del posible cambio del uso y ocupación del suelo del área de influencia.

La parada en sí está compuesta por tres plantas, dentro de las cuales se completa una entre planta que tiene conexión directa con el exterior mediante los ascensores existentes en el edificio OSCUS. La siguiente planta está compuesta por un vestíbulo y un auditorio. Finalmente en el nivel más bajo se encuentra ubicada la planta de andenes, la misma que tiene relación directa con los trenes subterráneos en sentido norte y sur.



Ilustración 15: Parada del Metro de San Francisco

Fuente: Vistazo

Recuperado de: <http://vistazo.com/seccion/pais/metro-la-estacion-cuestionada>

Las bocas del Metro son los elementos que generan mayor impacto en su contexto inmediato; dentro de ellas encontramos tres accesos, detallándolas de norte a sur, en primer lugar el ingreso en la intersección de las calles Benalcázar y Sucre, seguidamente está el ingreso en la Plaza Santa Clara y finalmente el ingreso ubicado en el rehabilitado Boulevard de la 24 de Mayo. El último contempla adicionalmente una estación de transferencia en el viaducto. Esta subestación recibirá las unidades de transporte público urbano que conectan el norte y sur de la ciudad, accediendo así directamente al Centro Histórico, a su vez se conectará con la parada

del Metro de San Francisco a través de una galería subterránea que se desarrolla bajo la calle Cuenca. (EPMMDQ, Una sección del viaducto de la Av. 24 de Mayo será ampliada, 2017)



Ilustración 16: Parada del Metro San Francisco – Bocas del Metro
Fuente: EPMMDQ

Por lo antes expuesto el Boulevard de la Av. 24 de Mayo, rehabilitado en el año 2011, se ve inmerso dentro del impacto directo e indirecto que generará la implementación de la estación del Metro y la estación de transferencia. Es evidente que el número de usuarios de estas dos estaciones tendrá incidencia en las actividades de este espacio. En este sentido se detallará la demanda de este equipamiento según datos oficiales.

3.4 Relaciones de la Demanda.

Según el estudio realizado por la empresa del Metro se detalla la demanda de la estación de San Francisco, en referencia a la hora punta de la mañana, hora punta en la parte y hora valle⁷, como se expone en la siguiente tabla:

⁷La hora valle se refiere a las horas en las que regularmente se produce un menor consumo o uso

Hora punta de mañana. Año 2020			
	Andén sentido Norte	Andén sentido Sur	Total
Total	1.803	1.803	3.607

Hora punta de tarde. Año 2020			
	Andén sentido Norte	Andén sentido Sur	Total
Total	1.403	1.403	2.805

Hora valle. Año 2020			
	Andén sentido Norte	Andén sentido Sur	Total
Total	601	601	1.202

*Ilustración 17: Demanda de usuarios de la Parada del Metro San Francisco
Fuente: EPMMDQ*

Adicionalmente citamos que según estos estudios la duración teórica del servicio será de 16 horas al día (de 05:00 a 21:00). Dentro de este periodo encontramos horas punta en la mañana y en la tarde, horario en el cual incrementa significativamente el número de usuarios y las horas valle, periodo en el cual disminuye su demanda. Los horarios se detallan de la siguiente manera:

- Horas punta en la mañana: De 06:00 a 08:00
- Horas punta en la tarde: De 12:00 a 14:00 y de 17:00 a 20:00

Los datos antes expuestos fueron extraídos del estudio de distribución horaria de viajes mecanizados en el DMQ. En este sentido se concluye que la parada del Metro de San Francisco tendrá una afluencia de usuarios de aproximadamente 40.000 personas al día. Como se explicó anteriormente, adicional al servicio se implementará una estación de transferencia en el viaducto de la 24 de Mayo. Según información publicada en la página oficial del Metro, esta subestación tendrá una demanda de 40.000 pasajes diarios, lo que nos da un total de 80.000 personas al día y 504.000 semanalmente. Vale considerar el impacto sobre el espacio público y los cambios urbanos que generarán el incremento poblacional en la Av. 24 de Mayo.

3.5 Actores en área de influencia

Según la empresa consultora encargada de desarrollar los estudios de impacto socio económicos (EKOS), en el área de influencia de cada parada del metro se identifican dos actores involucrados directamente, los residentes (vivienda) y los comerciantes (formales e informales), detallados de la siguiente manera:

- Hogares vecinos: El impacto y afectación durante el proceso de construcción es el más destacable; se espera una oposición activa por parte de los moradores más cercanos. Este factor es el más importante para el proyecto, no obstante, al estar disperso por en las 15 paradas no se cuenta con un contingente fuerte; su influencia es moderada.
- Comercio formal- Propietarios de negocios formales: La actividad económica es de vital importancia en Quito, los comerciantes están involucrados de manera directa y tendrán un impacto importante ya que pueden verse afectados por la infraestructura que se levante. Sin embargo, pueden verse beneficiados por el incremento de la población flotante que se genera alrededor de este equipamiento.

Durante el proceso de construcción se espera una oposición activa por parte de este componente, más aún al existir cierre de vías, reformas de circulación entre diferentes cambios que puedan afectar su actividad. Son considerados de igual importancia que sus residentes, no obstante al estar representados por diferentes organizaciones, su influencia es mayor.

- Comercio informal – Vendedores ambulantes en el área de influencia: El desempleo genera emprendimientos no formales, por lo que la actividad informal es de gran importancia. La políticas aplicadas frente al desarrollo de estas actividades alrededor de las estaciones serán de vital importancia. El incremento del comercio informal puede afectar el funcionamiento del proyecto.

El interés económico por parte de este grupo social generará una oposición activa, su importancia es similar a la de los residentes y los comerciantes formales pero con una influencia baja. (EKOS, 2012, págs. 53-57)

Según lo detallado por EKOS, empresa contratada por el Municipio de Quito para el desarrollo de estudio de impacto social, la identificación de estos actores genera una aproximación a lo que puede ocurrir durante el desarrollo del proyecto y definen de manera clara la postura de los diferentes actores. Sin embargo, las mismas no pasan de un comportamiento pasivo. Esto se debe a que existe incertidumbre referente a los resultados del mismo y no se ha generado una socialización con la población. Estas posiciones son preliminares y pueden variar con el avance del proyecto. Además, es importante señalar que cada parada tiene una caracterización distinta y para determinar condicionantes más específicas se deberá realizar un levantamiento actual del área en la cual se implantará.

3.6 Repertorios Urbanos

A continuación se exponen dos repertorios sudamericanos con el fin de establecer posibles lineamientos respecto a las intervenciones urbanas. Se resalta que cada uno de ellos tiene su particularidad y está ligado a las políticas públicas establecidas para su sector.

3.6.1 Medellín y El Metro:

El impacto urbano de la implementación del Metro consolidó obras de infraestructuras alrededor de las estaciones (obras complementarias). Además, generó cambios de uso de suelo, el desarrollo de zonas tradicionalmente deprimidas, transformaciones sociales, económicas y culturales, impulsando nuevos polos de desarrollo. Según lo detalla la autora Elena Restrepo, la construcción de este tipo de equipamientos genera nuevos hábitos y comportamientos en los ciudadanos y da lugar a otras formas de relación, en donde la ciudad se convierte en una escuela en la que se aprende y de la que se aprende (Restrepo, 2014, pág. 20).

Es importante rescatar la recuperación de espacios deteriorados como las intervenciones en el río Medellín y la quebrada El Hueso que se incorporó al paisaje urbano, comprendiendo así que históricamente se le había dado la espalda a estos elementos importantes para la ciudad. Además, la intervención urbana y paisajística alrededor de las 25 estaciones crea espacios públicos para los habitantes. El término “construir caminantes”, utilizado por la autora, nace de la relación entre el urbanismo y paisajismo con los comportamientos y hábitos del ser humano dentro de los espacios rehabilitados, provocando apropiación y respeto hacia el espacio público. (Restrepo, 2014, pág. 22)

En Medellín se pudo desplegar un programa urbano de regeneración de nuevas centralidades cuyo objetivo esencial fue combatir y reducir la violencia en la ciudad. Se utilizó un sistema de acupuntura urbana denominado “urbanismo social”, ejecutado por el Arq. Alejandro Echeverri bajo la dirección del Arquitecto catalán Joan Busquets. (Harvard, 2012, pág. 237)

La estrategia de generar nuevas centralidades tienen como objetivo revitalizar espacios deteriorados, aprovechando territorios vagos o residuales y reactivando zonas marginales de la urbe. En Medellín sobresale la intervención puntual, siendo el metro la columna vertebral que les permite conectar barrios periféricos mediante las estaciones de los teleféricos que llegan a los barrios auto-construidos de la ciudad. Los equipamientos educativos y culturales

(bibliotecas, parque, escuelas públicas, equipamientos deportivos) se articularon como obras complementarias para fines turísticos y de ocio.

El diseño arquitectónico fue el detonador de transformación espacial mediante la organización de varios concursos públicos de diseño. Las intervenciones puntuales apostaron por una arquitectura original e icónica. Después de estas intervenciones se puede decir que la ciudad violenta se renovó para convertirse en la ciudad bella, socialmente responsable y urbanamente inteligente.

Según Harvard (2012), Medellín ha producido una ola análoga, convirtiéndose en un referente a nivel sudamericano, según lo detalla el autor:

Son varias las ciudades que están estudiando sus estrategias; adaptando y transfiriendo su experiencia a otros centros urbanos con problemáticas análogas de violencia, inaccesibilidad, ausencia o empobrecimiento de contenidos y desequilibrio en la distribución de los recursos. Incluso la capital colombiana, Bogotá, ha incorporado procesos de intervención similares en sus zonas marginales (Harvard, 2012, pág. 241)

El impacto favorable en la comunidad según Restrepo (2014) creó sus cimientos en un modelo social y educativo de gestión, consolidando los siguientes objetivos:

- Programas de gestión ambiental, generando reflexión en los ciudadanos referente al cuidado al medio ambiente, el desarrollo sostenible del territorio.
- Mejoramiento del paisaje urbano tanto en el radio de influencia de la estaciones como a lo largo del eje de conexión vial, acompañado del cambio en el uso del suelo para la adaptación del territorio a las nuevas necesidades.
- Gestión inmobiliaria y publicitaria que apoye al desarrollo comercial de las áreas de influencia.
- Trabajo interinstitucional y participación ciudadana con la finalidad de contar con un control social.
- Capacitación a usuarios, insertar la cultura del metro dentro de la ciudadanía, para concientizar sobre la apropiación y respeto por el espacio público y fortalecer la vivencia ciudadana. (Restrepo, 2014, pág. 24)

Además, el modelo de gestión social está inmerso en el día a día de la ciudad, es decir en su belleza y en su deterioro. Al recorrer la ciudad se encontraron desplazados, vendedores ambulantes, desempleados, indigentes, que también son parte del metro. Esta realidad se evidencia mayormente en las estaciones del centro de la ciudad de Medellín y en las periferias. Para vincular a todos los actores de la ciudad se desarrolló un acercamiento con las comunidades vecinas a las estaciones – no siempre satisfechas-, con el objetivo de integrarlos al metro y mitigar impactos negativos.

3.6.2 El Bronx – Historia y Futuro

Se cita la historia del barrio Santa Inés o el Bronx en Bogotá, debido a que a través del tiempo han sufrido intervenciones municipales; sin embargo no ha regenerado su tejido social, algo similar a lo ocurrido en la Av. 24 de Mayo.

Este barrio, a comienzos del siglo XX, fue habitado por importantes familias capitalinas e incluso altos funcionarios del gobierno. No obstante, con el transcurso del tiempo esa zona se convirtió en el lugar ideal para que los traficantes de droga hicieran de las suyas generando un grave impacto social a sus habitantes, por lo que muchos de ellos tuvieron que salir del barrio.

El cambio de sus residentes se dio a partir del cambio de actividades empezando por el surgimiento de personas dedicadas al reciclaje de botellas y papeles, pues allí se establecieron bodegas de materiales reciclados. El lugar se convirtió en un punto de llegada de buses interurbanos convirtiéndose en lugar de paso. Además, fueron apareciendo lugares destinados a la fabricación, expendio y consumo de aguardiente.

En este punto es importante resaltar un fenómeno social derivado de los impactos del transporte, como ocurrió en la Av. 24 de Mayo en los años 50 con la parada de transporte interprovincial y posteriormente con la Ex Terminal Terrestre Cumandá que modificaron el uso de suelo. En este sentido, El Espectador detalla lo siguiente:

El deterioro final del sector se inicia en la década de los 80, pero con indicios de que en los 70 ya existía prostitución por la presencia de pequeños hoteles y residencias, y el paradero de los buses de cercanías, entre ellos Flota Magdalena y Rápido Bolivariano, que iban hacia y desde los municipios cercanos, pero aun siendo un lugar de comercio importante⁸

Frente a esta realidad, las autoridades intervinieron en el sector mediante políticas de seguridad. Su punto estratégico fue actuar sobre los expendedores de droga, desalojando a casi 2 mil personas dedicadas a actividades ilícitas. Con esto disminuyeron los crímenes. Cabe recalcar que ese barrio está emplazado en pleno centro de ciudad. (Rivera, 2017)

Tras esta intervención que permitió sacar a los traficantes del sector, el municipio pretendió revitalizar este espacio, articulándolo al centro histórico mediante el mejoramiento de sus condiciones físicas, urbanas y socio económicas. La alcaldía empezó a hacer un inventario predial de la antigua calle del Bronx con el fin de llegar a un acuerdo con sus propietarios en referencia al valor de los predios. Algunos propietarios se acogieron a los planes de reintegración.

⁸Yeiver Rivera. Bronx: Historia de la calle más peligros de Bogotá. Internet. https://www.elespectador.com/jscroll_view_entity/node/695927/full/p679042shown. Acceso: 25 de marzo de 2017.

El objetivo principal del proyecto fue articular la zona con sitios emblemáticos de la capital, alamedas, plazas y parques existentes del Centro Histórico, para lo cual se pretendió potenciar sus cualidades e integrarlo a la zona del Metro. En este sentido el Municipio expuso lo siguiente:

Hay que entender este proyecto de renovación como una oportunidad de intervenir de manera integral y estratégica uno de los sectores más dinámicos de la ciudad, que concentrará la mayor inversión en infraestructura a través del proyecto metro y de otros proyectos vecinos de renovación actualmente en formulación.⁹

Se entiende que la intervención municipal en el Bronx pretende emular lo realizado en Medellín con el Metro, reactivando zonas deprimidas mediante sus “obras complementarias” y generando así nuevos polos de desarrollo. Flavio Romero, presidente de la Sociedad Colombiana de Arquitectos expresa que está de acuerdo con la renovación pero que se debe tomar en cuenta la participación ciudadana de los actores involucrados dentro del área de influencia. En cuanto a la mezcla de usos comercial y residencial, expresó lo siguiente:

Sería lo ideal, además debe buscar que se integre con los espacios públicos contiguos para que no sea un lugar encerrado. Hay que darle vida a ese espacio que se fue acabando poco a poco en todos los aspectos, incluido el ambiental, porque allí ni siquiera tienen un árbol¹⁰

En este sentido, se hace un análisis de los dos ejemplos antes mencionados, el primero fue exitoso por la reactivación de espacios deteriorados a través del trabajo comunitario y el mejoramiento del espacio público; el segundo, cuyas características sociales son similares a nuestra área de estudio y que trata de emular lo realizado en Medellín con el Metro.

En Medellín el diseño arquitectónico fue el punto de partida para la rehabilitación de áreas deprimidas, sin embargo se debe tener claro que las intervenciones de un espacio público van más allá de las modificaciones del espacio físico. En este sentido se destaca el modelo de gestión social emprendido en la áreas de influencia de sus estaciones, el cual se tomará en cuenta en nuestra futura propuesta.

El caso del Bronx es un ejemplo similar a la 24 de Mayo por todos los fundamentos antes expuestos y que a su vez busca integrarse con su contexto mediante su relación con el Metro. Por lo investigado deduzco que se realizó un barrido general con su intervención que benefició en cierta parte a sus residentes, sin embargo las personas desalojadas también

⁹ EL TIEMPO. Vivienda, comercio y alamedas, lo que se espera hacer en el “Bronx”. Internet. <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16612797>. Acceso: 25 de marzo de 2017.

¹⁰Ibíd.

forman parte de la sociedad y tienen derechos, por lo cual se debe trabajar en mecanismos de inserción a la sociedad. Este proceso va más allá de la “renovación urbana”.

La experiencia extraída de estos dos ejemplos formarán parte de los conceptos considerados para la elaboración de propuestas planteadas en la Av. 24 Mayo, resaltando que cada espacio urbano tiene sus características particulares pero con un equipamiento en común, el cual es el Metro y sus estaciones.

3.7 Área de estudio, desigualdades y percepciones

La información levantada en el sector nos refleja datos interesantes que nos servirán de apoyo para la toma de decisiones referentes a la propuesta. Se evidencia que los inmuebles son morfológicamente similares, resaltando que fueron proyectadas para una función mixta con comercio en planta baja y vivienda en los pisos altos. Sin embargo, el tipo de comercio no es el mismo, tampoco los residentes, con una dinámica distinta entre el lado sur (entre la calle Ambato y el Boulevard) y el lado norte (entre el Boulevard y la Calle Vicente Rocafuerte). Con este contexto se realizará un análisis de estos dos espacios para entender sus particularidades.

Se ha tomado en cuenta la distribución de usos de suelo reconocida en el Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS) del año 2015, dentro del cual se detallan los siguientes usos:

Uso Residencial: Es aquel que tiene como destino principal la vivienda permanente, en uso exclusivo o combinado con otros usos de suelo compatibles. Dentro de su clasificación encontramos la tipología Residencial (R1-R2-R3), dentro el área de estudio según lo investigado encontramos el uso residencial (R2- R3) que permite comercios, servicios y equipamiento de nivel barrial, sectorial y zonal. Cabe resaltar que se realizó un muestreo de varios lotes para investigar su información predial, según el Informe de Regulación Metropolitana(IRM) emitido por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Se encontró que los predios ubicados dentro de nuestro perímetro de estudio contemplan un uso de suelo especial para áreas históricas (H) , destinado a la protección del patrimonio cultural y sujeto a regímenes legales y a un planeamiento especial que determina los usos de suelo de estas áreas, compatibles con la conservación y recuperación arquitectónica y urbanística. Sus componentes serán determinados por la ordenanza de Patrimonio Cultural.

Uso Equipamiento: Es el destinado a actividades e instalaciones que generen bienes o servicios para satisfacer necesidades de la población; garantizar el esparcimiento y mejorar la calidad de vida de los moradores, independientemente de su carácter público o privado, en áreas del territorio, lotes independientes y edificaciones. Dentro de este contexto encontramos en el área de estudio equipamientos de servicios sociales y de cultura (Museo de la Ciudad, Museo del Carmen Alto), equipamiento de salud (Centro de Salud Nro. 1), equipamiento de bienestar social (Centro de Capacitación María Brosie - Hermanas del Buen Pastor, Fundación Patronato Municipal San José), equipamientos religiosos (Iglesia del Robo, Iglesia del Carmen Alto, Iglesia de Santa Clara). Además, este sector cuenta con plazas recreativas como la de Santa Clara y el Boulevard de la 24 de Mayo.

Dentro de esta categoría resaltamos la presencia del Ex Penal García Moreno y del antiguo Hospital San Lázaro en la calle Ambato. Estas edificaciones no tienen aún un proyecto establecido. En este sentido se propondrá un uso compatible y amigable con los residentes, que a su vez sea funcional a nivel zonal.

Equipamiento de uso comercial y servicios: Es destinado a actividades de intercambio de bienes y servicios a diferentes escalas y coberturas, en uso exclusivo o combinados con otros usos de suelo, lotes independientes y edificaciones. En este sentido, el área de estudio cuenta en su mayoría con un comercio básico cuya compatibilidad es óptima con el uso residencial; sin embargo, un inmueble será convertido en sucursal bancaria, categorizada como un comercio sectorial. Existen además dos hoteles que están categorizados como servicio especializado de alojamiento.

Lo antes expuesto se plasma en el siguiente plano:

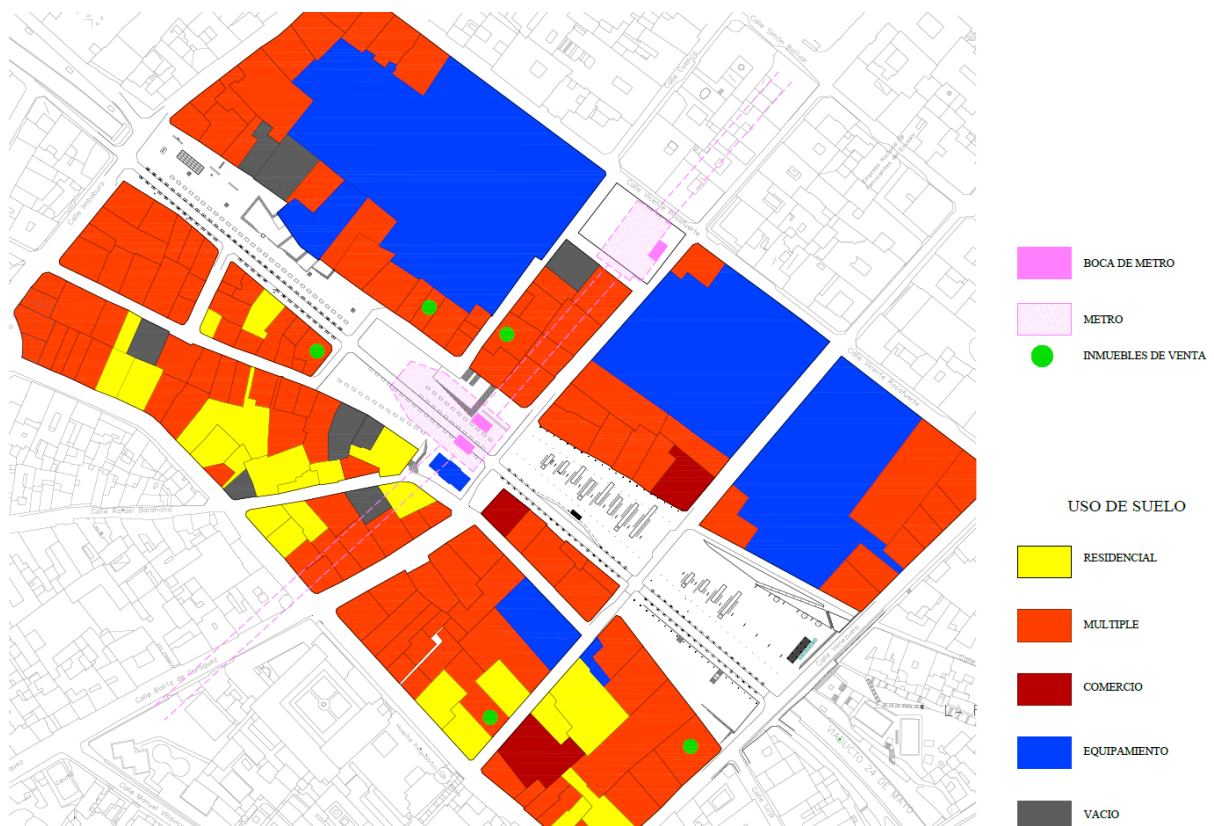


Ilustración 18: Uso de suelo actual del área de estudio
Fuente: Christian Tello Navarrete

- **Área Sur del Boulevard de la Av. 24 de Mayo.**

Con el levantamiento realizado en el sector, sumado a la interacción con sus moradores, se pudo confirmar que el proyecto del año 2011 agudizó el distanciamiento de este sector con el casco antiguo. Esta área cuenta con 119 predios; la ocupación del suelo es residencial (R2 – R3) según el IRM. Además, la morfología de los edificios es en su mayoría residencial-comercial; sin embargo, un número importante de locales comerciales existentes en planta baja se encuentran sin uso; únicamente 60 predios mantienen comercios operativos, es decir aproximadamente el 50% se encuentra desocupado o se utiliza como vivienda. Los comercios barriales existentes son: tiendas de víveres, ferretería, peluquería, taller de bicicletas, heladería, tienda de disfraces, internet, bazares y restaurantes pequeños.

El flujo de personas más representativo se encuentra en las calles Venezuela, Imbabura y en el Boulevard de la Av. 24 de Mayo. El resto de calles de esta área tiene un flujo peatonal menor. Además, dentro de esta área 5 inmuebles se encuentran abandonados y 3 están en venta. Se

resalta que algunas viviendas de este sector se encuentran deterioradas por la falta de mantenimiento.

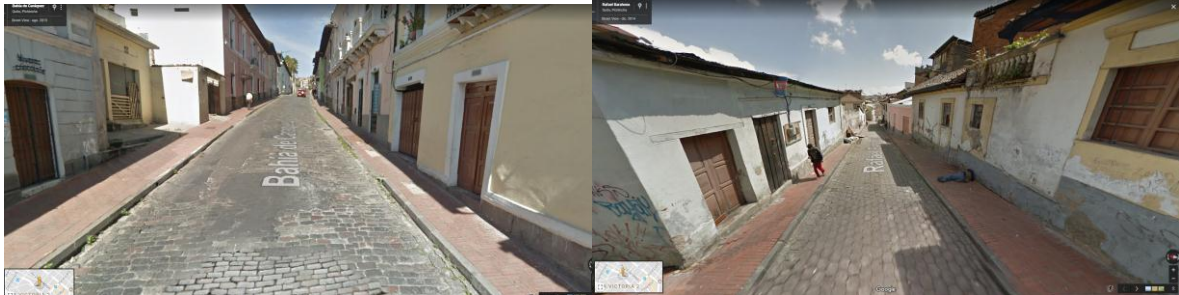


Ilustración 19: Zona sur (área de estudio)
Fuente: Christian Tello Navarrete

- **Área norte del Boulevard de la Av. 24 de Mayo.**

Este sector está compuesto por 56 predios dentro de los cuales 5 son equipamientos (cultural, religioso y salud); ellos ocupan en el territorio aproximadamente el 50% del área de esta sección de estudio. Sin embargo, en el predio de la Iglesia de Santa Clara se ejerce actividad económica (ferreterías, fruterías, venta de ropa y zapatos) sumándose a las actividades comerciales de la calle Rocafuerte. A diferencia de la zona sur, en este espacio solamente 7 inmuebles no cuentan con locales comerciales operativos, es decir aproximadamente el 80% de inmuebles son residenciales con comercios en funcionamiento. Dentro de ellos encontramos: restaurantes, fruterías, verdulerías, vidrierías, distribuidoras de pollos, terneras, farmacias, imprentas, distribuidoras de insumos en general, heladerías, peluquerías, venta de electrodomésticos y maquinarias, juguetes. El flujo peatonal y vehicular es mucho mayor que el de la zona sur; el comercio y su dinámica son diferentes. Además encontramos 2 inmuebles que están abandonados y un tercero en remodelación total, frente a la boca del Metro en la Plaza de Santa Clara.



Ilustración 20: Zona norte (área de estudio)
Fuente: Christian Tello Navarrete

Una vez establecidas las características del área de intervención es importante conocer el punto de vista del morador. En virtud de ello se realizó una entrevista al Sr. Edison Pazmiño, ex Gerente Comercial de la Av. 24 de Mayo y actual Coordinador de la Red de Negocios de Quito. Él tiene un restaurante frente al Boulevard (área sur) y vive en el sector desde hace 40 años. Durante la entrevista, él expresó que los moradores no tienen una buena relación con el Municipio; además se sienten afectados por la construcción de la parada del Metro, pues los locales comerciales deben cerrar durante el proceso de construcción; esto sumado a la especulación de suelo que este proyecto genera, incrementando al valor de los arriendos por parte de los propietarios, en este sentido expuso lo siguiente:

Si le soy honesto ha faltado alcalde en los últimos años en la ciudad de Quito, no nos ha traído ningún beneficio la obra del metro, porque acá no vino nadie a decirnos vamos hacer el metro y tal día vamos a cerrar Santa Clara y tal día vamos a cerrar el Boulevard, sino que de la noche a la mañana aparecieron, pusieron mallas, cerraron esto, trajeron maquinaria, trajeron los tractores, se acabó, ¿y nosotros qué?, ¿los ciudadanos qué?, ¿cómo vivimos?, ¿a quién reclamamos?¹¹

Las declaraciones de Edison nos reflejan la falta de socialización del proyecto por parte del municipio; los comerciantes del sector se sienten afectados por los impactos del Metro en la fase de construcción y sienten incertidumbre de cuál será su futuro cuando el proyecto esté operativo. En líneas anteriores se citó el estudio de impacto socio económico realizado por EKOS en donde se prevé una oposición activa por parte de residentes y comerciantes por las afectaciones generadas en la fase de construcción de las paradas. Sin embargo, en este sector no se han tomado medidas al respecto, los moradores y comerciantes sienten impotencia al no recibir la atención necesaria por parte de las autoridades de turno. Cabe señalar que los moradores pretenden hacer un plantón con el fin de exigir respuestas y soluciones a sus problemáticas.

Con el fin de obtener mayor información por parte de los actores sociales que tienen incidencia en el sector se realizó un acercamiento con la Sra. Amada Culqui, Coordinadora de la Plaza Santa Clara. Ella tiene un restaurante frente a la Plaza Santa Clara (área norte) desde hace 17 años, y nos expuso su preocupación de la siguiente manera:

Los dueños de las casas, o ya vendieron, o nos suben el arriendo, o ya nos botan, porque son los mismos que vienen a intervenir en esas casas que nosotros hemos tenido años y años luchando, vea yo tengo un local 17 años, mi vecina tiene 47 años, mi otra vecina tiene 25 años y sin embargo la dueña de casa nos llamó y nos dijo que ya está vendido el predio, que ha comprado el hotel Gangotena, el mes pasado ya no nos cobraron el arriendo, este mes tampoco, ¿que esperamos nosotros?..., nosotros los comerciantes que hemos peleado, hemos

¹¹Entrevista mantenida con Edison Pazmiño en la Calle la Ronda el 03 de julio de 2017

expuesto nuestras vidas con el micro tráfico, con la indigencia, hemos transformado a este Quito, pero sin embargo, ¿a qué nos atenemos nosotros?(...) (A. Culqui, entrevista, 03.07.2017)

En este punto se incorpora el concepto de gentrificación para poder explicar el fenómeno expuesto por Amada. La inversión pública en infraestructura genera especulación del suelo. Según Fernando Carrión, la especulación del suelo pone una disyuntiva importante:

Cómo lograr una demanda que permita la inserción del inmueble al mercado en condiciones ventajosas para la rentabilidad del capital invertido. Aquí hay dos opciones: por un lado, que se produzca un recambio poblacional con la finalidad de que la población de bajos ingresos ceda su espacio a la de ingresos altos. Esta modalidad se denomina gentrificación (Carrión, 2007, pág. 40)

Por lo antes expuesto se presume que el área de estudio ya está inmersa en un proceso de gentrificación; los negocios barriales están siendo desplazados en busca de un uso de suelo más rentable que genere mayor beneficio económico a los propietarios del inmueble. Las inversiones estatales en espacios públicos convierten esta zona en un punto atractivo para el inversor privado. Los arrendatarios son los principales afectados por este proceso. Amada Culqui expuso además lo siguiente:

Sabe que no es justo, nosotros arrendamos ese predio y jamás le molestamos a la dueña de casa, ni en arreglos ni en nada, del bolsillo de uno, mire, le propusimos nosotros, los 10 arrendatarios que somos, la plata que le da el Hotel Gangotena le pagamos nosotros y no quiere... ¿ósea que somos nosotros? (ibíd, 03.07.2017)

La falta de socialización del proyecto con la comunidad, la falta de ayuda municipal, los procesos segregativos que día a día se arraigan en este territorio agudiza la desesperación de sus residentes y comerciantes. Se prevé además un cambio de uso de suelo residencial a otro más rentable o el cambio de actividad económica en los inmuebles; es decir que los emprendimientos tradicionales sean sustituidos por negocios que generen mayores ingresos económicos. Frente a esta realidad Amanda Culqui expone:

Y sabe que aparte de eso vienen los poderosos cuando nosotros ya les dejamos el Centro Histórico como está ahorita, viene KFC, viene el Café Valdez, viene la Española, las Menestras del Negro ¿y nosotros que hemos luchado?, porque nosotros somos dirigentes barriales (...) miren donde estamos ahorita después de haber luchado tanto ¿para qué?... para que le digan: “señora, váyase”. Somos 10 familias que nos vamos a quedar sin el sustento diario, pero lastimosamente la lucha continuará, tendrán que llegar a enterarse esto hasta los defensores de los derechos internacionales (ibíd, 03.07.2017)

Según Fernando Carrión (2007), este fenómeno es llamado “boutiquización” y consiste en el cambio de uso de suelo residencial a otro, como el comercial y administrativo, que genera recursos suficientes como para pagar los beneficios que encierra su localización.

Se resalta que los fenómenos de gentrificación y boutiqueización están presentes en la Av. 24 de Mayo, aunque no se tenga información oficial al respecto. Estos procesos no son solo el resultado de la implementación del Metro, es el producto de varias intervenciones realizadas en el Centro Histórico, resaltando la intervención del 2011 en el Boulevard de la 24 de Mayo, como se detalló en el anterior capítulo.

Adicionalmente se realizaron dos entrevistas, la primera a Fernando Carrión, profesor de FLACSO-Sede Ecuador y la segunda a Santiago Orbea, Coordinador del Plan Especial del Centro Histórico (plan en elaboración), con el fin de tener perspectivas diferentes sobre los posibles cambios y nuevas perspectivas generadas a partir de la implementación de la estación del Metro en el Plaza de San Francisco.

Fernando Carrión expone que en la 24 de Mayo se han realizado proyectos en donde no hubo una claridad respecto a lo que es el espacio público, puesto que el espacio público no es una expresión espacial como generalmente se cree. Además, en referencia a la implementación del Metro y su influencia en este lugar, expuso el siguiente criterio:

En términos indirectos obviamente que el metro va a generar un cambio sustancial, que de hecho que me parecería que debe estar ya cambiando, no va a ser una cosa parecida a lo de la calle Morales (La Ronda), porque ese fue un proyecto específico, ahí directo. Esto va a ser impactos indirectos y lo que ocurre aquí cuando se hace inversiones tan grandes como es la del transporte hay un efecto de desparramientos, podría decirse así. Los precios del suelo que hace que todo se levante y ahí lo que va haber y de hecho ya está ocurriendo procesos de gentrificación, no en el sentido clásico de la definición del cambio de población, sino más bien cambios de usos de suelo. (F. Carrión, entrevista, 27.06.2017)

El incremento del valor del suelo a partir de la inversión pública es uno de los factores a ser analizados, puesto que esto generará impactos sociales. En este sentido, se cita lo dicho por Hiroaki Suzuki y otros (2013), en su artículo *Financing Transit-Oriented Development with Land Values*, con un criterio orientado a capturar beneficios privados adquiridos a partir de la inversión pública, en este caso con equipamientos de transporte. El objetivo es guiar a un desarrollo sostenible orientado al transporte (TOD) mediante la captura valor (LVC), es decir aprovechar el aumento en valor de la tierra generado por inversiones públicas.

Además se señala la implementación de políticas públicas para promover equidad social, como la provisión de viviendas asequibles para aliviar la escasez y compensar la gentrificación potencial. La justificación para capturar el valor de la tierra (LVC) nace bajo el principio de que el valor de un terreno y de una edificación es determinado no solo por su valor intrínseco o por la inversión del propietario (inversión privada), sino también por las

inversiones públicas en infraestructura y servicios existentes en su entorno. Por lo antes expuesto, la ONU emite el siguiente criterio: "los beneficiarios de las inversiones públicas o en las decisiones públicas que incrementen sus tierras los valores deben cubrir una parte de los costes de inversión pública o devolver su beneficio al público." (Suzuki, 2015, pág. 44)

Los puntos de atracción para el sector privado relacionados al aspecto económico resaltan las ventajas de accesibilidad, es decir la capacidad para llegar a los recursos económicos y las oportunidades sociales mediante las redes de transporte urbano rápido y su conexión con diferentes puntos económicos existentes en la ciudad. Sumado a lo anterior, se citan las ventajas de aglomeración; esto se refiere a los aumentos en la productividad económica, solos o combinados, los trabajadores, las empresas o ciudades, derivadas de una mayor densidad de actividades económicas y sociales (Suzuki, Hiroaki & otros, 2013).

Se debe considerar que el transporte solo puede reforzar los valores de la tierra donde existe una demanda de mercado, evaluando el crecimiento demográfico y económico del sector tomando en cuenta sus diferentes usos (tiendas, oficinas, casas unifamiliares, departamentos, condominios). En este sentido, se entiende que la estación de San Francisco tendrá incidencia sobre las variaciones en valor del suelo debido a que es un sector político, turístico, comercial con una renta potencial positiva.

Sin embargo, las inversiones en transporte reducen a menudo el valor de las propiedades residenciales debido a la contaminación acústica y atmosférica generada por la aglomeración de gente, lo que puede anular los beneficios de accesibilidad para este actor. En este sentido, se debe impulsar una sinergia entre todos los actores. En este punto, se incluye el criterio de Max Weber, sociólogo alemán, que incluye dentro de la estratificación social (clase obrera, clase media y clase alta) una cuarta clase social a la cual se la denominó "trabajadores de cuello blanco", cuyas características de este grupo social se basa a que tienen acceso a la propiedad y a la educación (Marulanda, 2016, pág. 8).

Este grupo social que generalmente está por debajo de los 35 años de edad está compuesto por académicos, científicos sociales, arquitectos, abogado, doctores (profesionales en general). Su localización en la ciudad se basa en la accesibilidad y cercanía a las fuentes de empleo, es decir, giran alrededor de los sectores con servicios avanzados, y este tipo de servicios se encuentran altamente centralizados. Otro aspecto importante a resaltar es su interés cultural, los equipamientos y comercios deben satisfacer las necesidades de su estilo de vida. (Marulanda, 2016, pág. 9)

En este sentido, el Centro Histórico y de manera particular el Boulevard de la 24 de Mayo, podría ser el receptor de esta nueva clase social, considerando su ubicación céntrica y su cercanía a fuentes de empleo (municipio, hospitales, escuelas, museos, iglesias, entre otros). La alta oferta en equipamientos culturales sumados al valor patrimonial del sector, aumentan las características idóneas para los posibles nuevos ocupantes. Cabe recalcar que con la implementación del Metro este sector tendrá conexión directa y rápida con diferentes puntos económicos de la ciudad.

Dentro de las herramientas propuestas en el artículo para capturar el valor del suelo se detalla un instrumento llamado plusvalía exacciones, que ha sido utilizado en otros países para capturar el 30% o 60% del valor de la tierra. Este proceso se realizó mediante estimaciones del valor de la tierra creado a partir de extensiones del metro, por ejemplo en Londres, estas iban a partir de 300 euros (\$484 dólares) a 2.700 euros (\$4.400 dólares), según el informe de la Comisión. Otra herramienta propuesta es la financiación a partir del incremento de impuestos para fomentar la reconversión de zonas escogidas. El concepto va dirigido a generar un sobrecargo a los inmuebles dentro del área de influencia de la implementación del equipamiento, declarar este espacio como una zona especial y congelar el precio. En Illinois, más de 500 distritos han sido creados desde el comienzo de la técnica (Suzuki, Hiroaki & otros, 2013, pág. 56).

La principal debilidad para implementar estas herramientas va direccionada a la desconfianza de los pagadores con respecto a la redistribución social del dinero recaudado, es decir, existen dudas respecto a si los fondos recaudados se van a reinvertir en el sector y van a cumplir con el propósito social. Para esto en el artículo se plantea proponer un proyecto social antes de la ejecución de la obra, incrementando así el valor del suelo del sector con un fin específico; además parte de lo recaudado podría servir para financiar un porcentaje de la obra.

En conclusión se deduce que una buena gobernanza urbana, una gestión eficiente de la tierra, la inversión privada, un plan bien diseñado y mecanismos de vigilancia eficaces pueden generar un desarrollo de ciertas áreas a partir de las inversiones públicas en transporte.

Adicional a la especulación de suelo que se pueda dar en estas estaciones, se identifica otro sector de acción referenciado al incremento del número de ciudadanos en el área. En este sentido Fernando Carrión sostiene que se deben planificar medidas municipales para controlar cambios negativos en el sector:

El Centro Histórico tiene un centralidad que no está en San Francisco, las centralidades del Centro Histórico con longitudinales, la calle Benalcázar, García Moreno, Venezuela, etc. Entonces la gente que llega a San Francisco se va a ir a estas zonas de centralidad y deben regresar, por lo tanto son 70 mil personas, si tú haces una comparación simplemente cuando se lleva el Estadio Olímpico Atahualpa, tú ya puedes darte cuenta la afectación que eso significa, va haber un colapso del transporte no por vehículos sino que va haber un colapso de transporte peatonal, ósea imagínate lo que son 70 mil personas bajando y 70 mil personas subiendo(F. Carrión, entrevista, 27.06.2017).

Como se detalló en el capítulo I, desde 1980 se especuló con el valor de los predios entre las calles Benalcázar (al occidente) y Guayaquil (al oriente) por tener una dinámica económica atractiva para los inversores. Estos ejes longitudinales comerciales o centralidades como las denomina Fernando Carrión, terminan su actividad en la Av. 24 de Mayo. A criterio personal, el Boulevard es el límite de las actividades comerciales y sociales existentes en el Centro Histórico y no incorpora a los barrios existentes en el sur.

En referencia al incremento de personas a consecuencia de la implementación de la estación de San Francisco y de la estación de transferencia de la 24 de Mayo, se debe analizar los equipamientos existentes que tienen influencia directa con el fin de poder interpretar los posibles flujos de usuarios y los efectos que se pueden generar sobre este espacio.

Mediante la entrevista realizada, Santiago Orbea expone que aún no se decide qué uso darle al Ex Hospital San Lázaro, ubicado en la calle Ambato y al Ex Penal García Moreno, en San Roque. Además, propone analizar la incidencia sobre el Boulevard de la 24 de Mayo del Mercado de San Roque y del Parque Cumandá con el fin de incorporar todos los elementos en un solo proyecto.

En referencia a la elaboración del Plan Especial del Centro Histórico expresa que actualmente se encuentran en la fase de levantamiento de información y que se deben definir zonas de intervención (aún no se las define) para trabajar puntualmente, resaltando que el área propuesta dentro del presente estudio sería uno de los polígonos de intervención urbanística por la influencia que generará la estación del Metro.

Se rescata que a diferencia del proyecto del Metro, la elaboración de plan se está realizando con participación ciudadana a través de la incorporación de las necesidades de sus moradores, tomando como punto de partida una planificación a escala barrial que se incorpore a la planificación metropolitana. Además, en referencia a la gentrificación él expone lo siguiente:

El Centro Histórico está dentro de un proceso de despoblamiento, no está en un proceso de gentrificación en el sentido que vienen y les desplazan, tal vez hay. Primero quisiera hablar que en el proceso de construcción la participación ciudadana directa con la gente de los

barrios hacen que las políticas que salen del plan estén relacionadas a lo que ellos buscan y de las características de habitabilidad de esa zona, no es una filosofía de pensar en esos negocios particulares y cuáles son las razones por las cuales se ven expulsados en ese sector, puntualmente por las características turísticas que puede tener la zona, pero de todas formas está bastante desocupado, sino es como mejorar las capacidades de habitabilidad, espacio público, la ocupación de ciertos espacios subutilizados, hay edificaciones abandonadas(S. Orbea, entrevista, 25.07.2017).

Además propone una interacción entre la comunidad y el municipio con el fin de establecer un proceso de cogestión en donde se distribuyan responsabilidades; el municipio puede aportar con cierta parte y ellos otra también, ya que el municipio no tiene la capacidad de intervenir en el 92% de inmuebles no monumentales existentes en el Centro Histórico. Sin embargo, se denota que no existen datos ciertos sobre los procesos de gentrificación existentes y los que se puedan generar; este punto debería incorporarse con el fin de evitar futuros cambios negativos.

3.8 Posibles escenarios.

Del levantamiento del estado actual de área de estudio, de lo expresado por los residentes y comerciantes, y con lo investigado respecto a las acciones municipales planificadas, se presentan dos posibles escenarios:

Primer escenario:

Va encaminado a la consolidación de un proceso de gentrificación en el área de estudio, expulsando a los moradores de menores recursos económicos. Se generan desplazamientos humanos hacia otras zonas de la ciudad.

Según Marulanda (2016) existen cuatro tipos de desplazamientos:

- Desplazamiento directo: cuando una familia se ve obligada a abandonar su unidad de vivienda a causa del aumento acelerado de precio del suelo o por la falta inversiones en el edificio o barrio.
- Desplazamiento excluyente: cuando una familia abandona voluntariamente una vivienda, posteriormente el edificio o el barrio en el que vivían se gentrifica y personas con el mismo nivel económico no pueden acceder a la vivienda abandonada.
- Cadena de desplazamiento: como su nombre lo expresa, este proceso de desplazamiento tuvo un antecedente similar, contemplando procesos de desplazamiento anteriores al directo, es decir, otros hogares que ocuparon la unidad de

vivienda antes, y también fueron forzados a moverse en una etapa anterior a la decadencia física del edificio o barrio.

- Presión del desplazamiento: ese tipo de desplazamiento afecta a los moradores que permanecen en el sector a pesar de todos los cambios. Sin embargo, se sienten excluidos ya que los nuevos comercios y nuevos vecinos no se relacionan con su estilo de vida, considerando que la zona para ellos es cada vez menos habitable.(Marulanda, 2016, pág. 20)

Por lo antes expuesto y considerando las cuatro formas de desplazamiento, se concluye que, el área de estudio está inmersa en continuos cambios socio-económicos y físicos desde la intervención del 2009 y en la actualidad el Metro de Quito, es decir en “proyectos gentrificadores”. Dentro de estos cambios se ven afectados los arrendatarios de viviendas y comercios por el alza de precio en el arriendo por parte de los propietarios de los inmuebles.

Es aquí donde se podría insertar la cuarta clase social antes mencionada, considerando que tiene la capacidad económica para comprar o arrendar una vivienda en este sector, aprovechando la centralidad de la zona, sus equipamientos y la facilidad de desplazamiento con la parada de San Francisco y la estación de transferencia bajo el Boulevard de la 24 de Mayo.

Se considera que las intervenciones obedecen a un modelo capitalista implantado en el Centro Histórico. En este sentido, se podría generar un recambio poblacional, eliminando a los moradores que aportan positivamente al sector y conservando los problemas sociales existentes; entre ellos encontramos la mendicidad, alcoholismo, drogadicción y la prostitución.

Si bien la gentrificación “mejoraría” la imagen urbana del sector, a la vez acentuaría la segregación económico espacial con residentes que no tienen poder económico pero que son propietarios de algunos predios, puesto que según lo expuesto por Edison Pazmiño, varias cooperativas indígenas han comprado algunos predios en la zona sur del Boulevard. En este sentido nace la interrogante del qué hacer con los ciudadanos que resistan este proceso para incorporarlos a las dinámicas socioeconómicas de los nuevos residentes.

Segundo escenario:

Va dirigido a un cambio de uso del suelo. En el sector actualmente hay comercios barriales que no tienen un fuerte capital. La inversión pública realizada en la Av.24 de Mayo-en este

caso el transporte- atrae la inversión privada. Sin embargo, los inversores tienen otra visión respecto al tipo de comercio que se debe implantar, eliminando las actividades y comercios tradicionales para dar paso a un uso de suelo más rentable, mediante la implementación de hoteles, restaurantes, bares, supermercados, que podrían perjudicar a los comercios menores y a las “tiendas de barrio”. Este proceso es denominado por Fernando Carrión como *boutiquización*, estos espacios “mejorados” tienen restricciones sociales de uso de carácter exclusivo.

Este proceso puede darse porque los propietarios, en busca de obtener mayor rentabilidad por sus inmuebles, incrementarán el valor de los arriendos actuales. Además este fenómeno depende también de los equipamientos propuestos en la Ex Cárcel de Varones 2 (actual Instituto de Patrimonio y Turismo) y el ex hospital San Lázaro, ubicados en la calle Ambato, puesto que su relación con el contexto podría reactivar positivamente el comercio de la zona sur del Boulevard e integrarlo al casco antiguo o incidir negativamente arraigando aún más la división socio económica existente.

3.9 Propuesta:

a) Participación Ciudadana.

Se propone aplicar el Sistema de Gestión Participativa (SGP) realizado por el Municipio de Quito en el año 2001, puesto que todos los proyectos planteados a futuro deben estar destinados a resolver las necesidades reales de los ciudadanos.

El esquema participativo que se propone está compuesto por las siguientes fases:

- Informativa. – El inicio de este proceso va encaminado a informar a los ciudadanos el tipo de proyecto, los planes y los programas por parte del MDMQ, el alcance del proyecto, así como la situación socio económica del sector.
- Deliberativa. - Identificación del listado de problemas o expectativas que tiene la comunidad. Es importante identificar a todos los actores sociales, residentes y comerciantes.
- Decisional / Negociaciones. - período de conocimiento, diálogo, discusión y formación de consensos entre los actores respecto a las demandas e intereses. Se deben firmar actas de compromiso y seguimiento con el nombramiento de un comité para el efecto, determinando

responsables de cada actividad. Esta etapa es crucial pues allí se llegaría a consensos entre sociedad y municipio.

- Resolutiva. – Esta etapa está relacionada con la toma de decisiones. Se deben solventar las inquietudes ciudadanas mediante los planes municipales propuestos, además establecer responsabilidades y compromisos de gestión compartida.
- Ejecutiva. –Ejecución de las actividades establecidas en la etapa resolutiva; esta etapa debería ser vigilada y controlada por la municipalidad.
- Evaluativa. - Hace referencia al control social de la gestión y del desenvolvimiento de las metas establecidas. En este sentido se contempla el seguimiento de la dinámica dialógica y participativa del sistema.

Este proceso es de suma importancia, puesto que los moradores del sector actualmente se sienten excluidos y vulnerables con la construcción del Metro. En los estudios de impacto social realizado por la empresa del Metro se recalca la oposición activa de varios actores en la fase de construcción por las afectaciones generadas, sin embargo, desde el Municipio no se han tomado medidas de socialización con el fin de solventar dudas y exponer mecanismos que ayuden a disminuir los impactos negativos generados por la construcción de la estación del Metro de San Francisco y de la Estación de Transferencia en el Boulevard de la 24 de Mayo. Se resalta que en la memoria de los moradores aún está presente el sin sabor producido tras la construcción del Boulevard de la 24 de Mayo en el año 2011, toda vez que la inclusión ciudadana en este proyecto fue mínima afectando así las actividades de los residentes de la zona.

b) Gentrificación y el Metro.

En esta línea de acción se incorpora la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS)¹² con el fin de tomar en cuenta artículos que pueden ser considerados dentro del Plan Especial del Centro Histórico. En este sentido, el área propuesta en el presente estudio debería ser declarada un Polígono de Intervención Territorial, resaltando que este espacio a escala metropolitana tiene características homogéneas ambientales, paisajísticas, urbanísticas, socioeconómicas e histórico cultural, y además

¹²Esta Ley fija principios y reglas que rigen el ordenamiento territorial, uso y gestión del suelo urbano y rural con el fin de lograr un hábitat seguro, saludable, una vivienda digna en pro del desarrollo humano y el buen vivir.

soporta la implementación de una infraestructura de alto impacto como es la estación del Metro de San Francisco. Lo antes mencionado va dirigido a generar políticas especiales en la zona tomando en cuenta las particularidades expuestas anteriormente.

Es de suma importancia proponer un mecanismo óptimo de gestión del suelo en esta zona con el fin de aprovechar sus potencialidades generadas a partir de la inversión pública. Se debe distribuir equitativamente las cargas (impuestos y/o afectaciones) y los beneficios (renta y/o utilidades). Anteriormente se detallaron criterios orientados a capturar beneficios privados adquiridos a partir la inversión pública dirigida a la estación del Metro y a la estación de transferencia.

A criterio personal, el sector norte del área de estudio (perteneciente al casco antiguo) está inmerso en un proceso de potencial gentrificación por tener relación directa con elementos monumentales, con espacio público rehabilitado y ahora con el Metro, siendo un espacio atractivo para el inversor privado que aspira recibir rentas positivas mediante inversión pública enfocada al turismo. En eso, este espacio se desarrolla de forma desigual el sector sur (envolvente barrial).

Por lo antes expuesto, se propone incorporar instrumentos para regular el mercado del suelo detallado en la LOOTUGS para evitar prácticas especulativas sobre bienes inmuebles y facilitar la adquisición de suelo público. En primer lugar, se debe aplicar el derecho de adquisición preferente a favor del Municipio identificando predios que estén dentro de la planificación; en segundo lugar, se debe declarar este espacio como una zona especial de interés social con una visión de incorporar espacios deteriorados (sector sur del área de estudio) a las dinámicas existentes en el casco antiguo. El propósito es generar viviendas para los moradores o arrendatarios tradicionales y que sean ellos quienes puedan adquirir los lotes de terreno considerando su real capacidad de pago y su condición socioeconómica.

Un referente es la rehabilitación de la Casa de los Siete Patios, cuyo proyecto estuvo financiado por la Junta de Andalucía –mediante fondos no reembolsables- de manera coordinada con el Municipio quien se encargó de la gestión y administración de la obra. El objetivo en esta intervención fue destinar el inmueble a un uso residencial manteniendo a sus inquilinos tradicionales. Esta fue la primera obra de rehabilitación con destino a vivienda de interés social desarrollada en un centro histórico del país.

Esa iniciativa cumple con las políticas establecidas para el Centro Histórico de Quito (CHQ) en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PMDOT)¹³, dentro del cual se pretende propiciar la residencia en el CHQ mejorando las condiciones de habitabilidad, evitando los procesos de gentrificación en áreas de intervención pública.

c) Equipamientos

El incremento de población no residente a consecuencia de la implementación de la estación del Metro y de la estación de transferencia se suma a la población que actualmente se dirige al Centro Histórico por temas comerciales, administrativos o de recreación. Por ello se debe prestar un interés particular sobre los equipamientos que afectan directamente a nuestra área de estudio.

Se concuerda con lo dicho por Fernando Carrión en referencia a las centralidades existentes en el Centro Histórico que son longitudinales y están en las calles Venezuela, García Moreno, Benalcázar e Imbabura. A criterio personal, estas centralidades van incorporando en su trayecto monumentos, plazas, diferentes equipamientos y comercios de norte a sur con una dinámica similar; sin embargo al cruce con el Boulevard de la 24 de Mayo, esta dinámica cambia generando una sensación de inseguridad y abandono. Por esta razón afirmo que el proyecto realizado en el 2011 acentuó un proceso de segregación socio espacial existente con el sector sur del área de estudio.

En líneas anteriores se expusieron los beneficios generados en Medellín partiendo de la incorporación de barrios periféricos mediante las estaciones de los teleféricos que llegan a los barrios auto-construidos de la ciudad. Los equipamientos educativos y culturales (bibliotecas parque, escuelas públicas, equipamientos deportivos) se articularon como obras complementarias, siendo utilizados para fines turísticos y de ocio, y de empoderamiento de los moradores. A su vez se expuso el caso del Bronx en Bogotá para evidenciar que un proyecto de rehabilitación urbana es sustentable en el tiempo cuando se incorpora a la comunidad.

Se debe evaluar el uso que se propondrá en la ex Cárcel Municipal y en el ex hospital San Lázaro ubicados en la calle Ambato. Tomando en cuenta lo dicho por Santiago Orbea en referencia a que los equipamientos existentes en el Centro Histórico, estos están concebidos

¹³ Este documento contiene el componente estratégico o propuesta del Plan Estratégico Metropolitano de Desarrollo y de Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito, que tendrá vigencia en el decenio 2015 – 2025

bajo un criterio de planificación metropolitana mas no bajo un criterio de planificación barrial, es por eso que los moradores del sector no se identifican con equipamientos existentes.

Por lo antes expuesto se propone realizar un acercamiento con los moradores del sector con el fin de evaluar las necesidades reales y el déficit que ellos tienen en cuanto a equipamientos, en el sentido de que lo propuesto en estos inmuebles satisfaga las necesidades barriales y zonales. Es importante citar el criterio de dos representantes barriales, Eduardo Pazmiño y Amada Culqui , que en entrevistas mantenidas expresaron la siguiente necesidad:

Nosotros necesitamos un centro de capacitación, con computadoras y puedan nuestras guaguas usar. Un centro de capacitaciones no tenemos en el centro
(A. Culqui, entrevista, 03.07.2017)

Se propone implantar un equipamiento que sea amigable con su contexto; que interactúe con los moradores; que satisfaga sus necesidades y principalmente pueda ser de uso mixto incorporando vivienda con el fin que este espacio viva más allá del horario laborable. Sería una mala idea pensar implementar un museo, oficinas o un hotel, puesto que estos equipamientos no son destinados a los moradores del sector. En este sentido se plantea un centro de capacitación destinado a perfeccionar habilidades del ser humano con el fin de satisfacer las reales necesidades del mercado laboral, sectores productivos, de servicios y comunitarios.

Esta recomendación se la hace con el fin de repotenciar la calle Ambato para que propios y extraños crucen el Boulevard de la 24 de Mayo y acudan a este equipamiento, reactivando los comercios deprimidos existentes en el sector y tratando así de mantener la dinámica existente el casco antiguo. Se resalta que lo solicitado por los entrevistados obedece a su percepción, el uso de estos inmuebles debe ser objeto de estudio por parte de las entidades competentes en relación a las necesidades comunales levantadas en territorio.

d) Uso de suelo

Esta línea de acción será guiada por la Ordenanza de Zonificación que contiene el Plan de Uso y Ocupación de Suelo (PUOS)¹⁴ y por la ordenanza metropolitana 0260¹⁵, ambas

¹⁴El Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS) es el instrumento de planificación territorial que fija los parámetros, regulaciones y normas específicas para el uso, ocupación, edificación y habilitación del suelo en el territorio del Distrito Metropolitano de Quito.

¹⁵Documento que contiene las disposiciones reglamentarias que tengan relación con la protección del patrimonio edificado, para garantizar una gestión adecuada de la misma.

vigentes hasta la fecha. Este análisis tiene como objetivo evitar el cambio de actividades en el sector en beneficio de los actores tradicionales que ejercen actividades económicas legales en los inmuebles y que contribuyen positivamente al sector.

En este sentido, se propone mantener o modificar los usos existentes direccionando a un uso Residencial 3 (R3): de alta densidad. Este tiene como prohibiciones los comercios de la ciudad o metropolitanos dentro de los cuales se resaltan moteles, casas de cita, prostíbulos, centros nocturnos y cabarets, así mismo comercios de gran impacto urbano.

Además, tiene como usos condicionados el residencial múltiple (RM) lo que significa que se pueden implementar usos de carácter zonal y de ciudad compatibles de manera controlada. El Comercio Zonal está compuesto por seis topologías las cuales deben ser analizadas de manera particular, sin embargo resaltaremos dos que a criterio personal podrían generar mayor impacto en el sector. En primer lugar se plantea prohibir el uso comercial de diversión (CZ1) el mismo que tiene dentro de sus establecimientos billares con venta de licor, cantinas, bares, video bar, karaoke, peñas, bar restaurante, salas de baile y casinos. Sin embargo, se hace una crítica a esta categorización ya que dentro de ella se encuentran los establecimientos destinados a teatros, cines y café conciertos que a criterio personal tienen una función más apropiada con el sector y podrían conectarse con las dinámicas planteadas en la presente propuesta. En este sentido, los últimos usos detallados deberían ser reubicados en otras categorías o ser las excepciones con el fin de que estas actividades puedan desarrollarse. En segundo lugar se debe regular el uso comercial con tipología de alojamiento dirigido a hoteles y complejo turístico ya que la idea es relacionarlos usos en esta zona con un enfoque dirigido a preservar la residencia, mas no guiarse por las políticas existentes dirigidas únicamente al turismo.

e) Paisajismo.

A criterio personal el diseño actual del Boulevard de la 24 de Mayo no incentiva a la permanencia de los ciudadanos ni al intercambio de relaciones sociales puesto que no tiene lugares de sombra ni espacios destinados al encuentro y al ocio compartido. Son trescientos metros de hormigón compuesto por jardineras, bolardos y detalles en general que cumplen una función meramente decorativa.

En este sentido se propone replantear el diseño actual del Boulevard, incorporando zonas confortables de encuentro y de permanencia, puesto que actualmente este espacio público es

utilizado como un lugar de paso que limita el Centro Histórico con su envolvente barrial existente en el sur.

Se resalta que la intervención urbana desarrollada en el año 2011 no tuvo la aceptación de sus moradores. Uno de los factores de esta negativa barrial fue la falta de socialización del proyecto. Según los moradores entrevistados, el proyecto no cumple con sus necesidades, se realizó un “barrido” de los elementos antes existentes incluyendo a indigentes y alcohólicos que también forman parte de la imagen urbana.

La idea es generar un espacio público que atraiga a sus residentes y a los ocupantes temporales tomando en cuenta el incremento considerable de usuarios a causa de la Parada del Metro de San Francisco y principalmente de la estación de transferencia en el Boulevard, con el fin de generar una interacción comercial con los negocios de su envolvente. Las centralidades longitudinales existentes en el Centro Histórico no deben morir en la 24 de Mayo. En la presente propuesta se intenta romper la barrera socio espacial existente mediante la incorporación del área sur del Boulevard a las dinámicas sociales y económicas de su área norte.

Cabe recalcar que dentro de la nueva propuesta se debe incorporar un estudio detallado de cómo las bocas del metro se relacionarán con su entorno, con el fin de resolver flujos peatonales, vehiculares y áreas destinadas a la permanencia con el fin de que el espacio público se incorpore a las dinámicas socio económicas propuestas anteriormente.

3.10 Propuesta teórico espacial



Ilustración 21: Propuesta teórica espacial
Elaboración: Christian Tello Navarrete

El presente esquema representa las áreas a repotenciar en base a la propuesta teórica antes expuesta. Como se detalló en las cinco líneas de acción, esta propuesta radica en la integración social y económica de la zona sur del Boulevard con el fin de obtener un desarrollo igualitario mediante el fortalecimiento de zonas deprimidas. Las dinámicas propuestas se beneficiarán con la adaptación correcta del espacio público, integrando zonas de encuentro que se relacionen con los comercios existentes en el Boulevard. El uso que se le dará a los inmuebles públicos (equipamientos) es de vital importancia para la integración social de la comunidad, resaltando que se pretende fortalecer el eje de la calle Ambato con un equipamiento amigable y solidario con los residentes.

Las medidas destinadas al control de uso de suelo tienen como objetivo generar una relación armónica entre comercio y residencia con espacios que “vivan” más allá del horario laboral, generando vecindad y apropiación del espacio público.

Conclusiones

El presente trabajo presentó las problemáticas y perspectivas existentes dentro de un sector determinante en el Centro Histórico de Quito, analizando su pasado, su presente y generando posibles escenarios en referencia a su adaptación con el desarrollo de la ciudad en un futuro. El objetivo principal de la investigación se focaliza en los impactos urbanos que recibirá el Boulevard de la 24 de Mayo con la implementación de la parada del Metro de San Francisco y por un proyecto complementario que se construye bajo el Boulevard, del cual no se obtuvo suficiente información pero se conoce que será una estación de transferencia de transporte urbano que se conectará al nuevo sistema de transporte masivo.

Para cumplir el objetivo antes planteado se realizaron diferentes enfoques con el fin de analizar este espacio desde una perspectiva histórica, social y espacial con el objetivo de hacer una evaluación integral de sus transformaciones durante el tiempo.

El primer enfoque de análisis se concentró en entender las relaciones históricas entre la Av. 24 de Mayo y la Plaza de San Francisco, resaltando que hasta antes del siglo XX la Av. 24 de Mayo era aún la quebrada llamada Jerusalén.

Mediante la investigación se pudo entender la función que ocupó la quebrada Jerusalén en la época del Quito aborigen y su importancia en el desarrollo de diferentes actividades en la ciudad. Dentro de sus funciones encontramos que esta abastecía de agua a diferentes sectores de la ciudad, dentro de ellos encontramos la Plaza de San Francisco que mediante su pileta distribuía líquido vital a sus moradores cercanos. Adicionalmente, la quebrada formó parte del tianguiz (mercado) de abastecimiento indígena, cuyos productos se ofrecían en diferentes plazas, dentro de ellas la Plaza de San Francisco.

En aquella época, la ciudad de Quito estaba inmersa en un proceso de consolidación de su trama urbana, guiada por su topografía irregular, por los asentamientos de monumentos religiosos existentes y delimitados en ciertos lugares por sus quebradas. Uno de los ejes estructurantes de la ciudad fue la quebrada Jerusalén, que además fue considerada el límite sur de la ciudad al interrumpir el paso hacia el actual Panecillo. De ello surge una nueva interrogante relacionada con el estado actual de este espacio que se expresa de la siguiente manera: ¿En el año 2017, la avenida 24 de Mayo es concebida como el límite socio espacial en relación al centro histórico? Actualmente se evidencia una barrera muy fuerte sobre su actual función. Esta pregunta se la responderá más adelante.

En el año de 1905 empezó el relleno de la quebrada Jerusalén en concordancia con los criterios de higienización que la ciudad predicaba en aquel entonces. La obra se culminó en obteniendo como producto la vía más ancha y moderna de la ciudad compuesta de tres vías separadas por anchos parterres arbolados. Este moderno espacio atractivo para propios y extraños fue llamado “Boulevard de la 24 de Mayo”.

En este punto de la investigación se generaron varias interrogantes respecto a cómo sus moradores se acoplaron a este nuevo espacio, quiénes fueron sus ocupantes y qué actividades desarrollaban sobre él. Se debe tomar en cuenta que la Av. 24 de Mayo desde su creación hasta la presente fecha se ha visto inmersa en procesos de modificación social, económica y espacial, guiados por la influencia de diferentes equipamientos y por intervenciones municipales. En este sentido se entiende que existen dos tipos de impactos: los indirectos, que se relaciona con los procesos de modificación social, económica, política de su contexto, y los impactos directos que son intervenciones específicas sobre este espacio.

En los años 60 la ciudad de Quito fue receptora de importantes flujos migratorios interprovinciales, principalmente de las provincias de Cotopaxi y Chimborazo a causa de la Reforma Agraria en 1964 que afectó considerablemente al sector agrícola. Estos movimientos migratorios fueron analizados con el fin de entender el proceso de urbanización, las actividades económicas realizadas por los migrantes, interacciones étnicas y transformaciones sociales en determinados espacios.

Adicionalmente, lo que ahora conocemos como Centro Histórico, en la década del 60 estaba inmerso en un proceso de tugurización; los propietarios de las viviendas en su mayoría se mudaron a otros sectores, los inmuebles incrementaron considerablemente el número de arrendatarios (migrantes) sobresaturando su uso, las inversiones de mantenimiento fueron mínimas por lo que el deterioro de los inmuebles se aceleró. La falta de inversión estatal y la poca inversión privada reforzó impacto negativo en la imagen urbana de varios sectores.

Los continuos movimientos demográficos que experimentaba la ciudad en aquella época tuvieron repercusión directa en el área de estudio, puesto que el punto de llegada de migrantes fue la parada de buses existente en la Av. 24 de Mayo. Este equipamiento modificó el uso residencial que existía en épocas anteriores con el nacimiento de hoteles, tiendas de abastecimiento en general, cantinas, áreas de diversión, convirtiéndose en un lugar de transición entre lo rural y lo urbano.

Durante la década del 70, el país experimentó cambios económicos positivos en base a la explotación del petróleo, lo cual se manifestó en el crecimiento urbano principalmente en las ciudades de Quito y Guayaquil. Las obras de conexión vial articularon al sistema actual las áreas rurales reforzando aún más los procesos de migración hacia las ciudades que ofrecían mayor oportunidad de empleo. En el centro, los migrantes encontraron su espacio de trabajo, el comercio pequeño de tipo popular se fortaleció alrededor de la Plaza de San Francisco, la Av. 24 de Mayo, San Roque, El Tejar y la Marín.

En el año 1978 Quito fue declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO, esta nueva designación la incluyó dentro de organismos de protección y control internacional. No obstante, las medidas de protección al patrimonio se ejecutaron después de una década de la declaración. El terremoto del año de 1987 fue el detonante que generó la preocupación por el patrimonio edificado; en este año se creó el Fondo de Salvamento (FONSAL), entidad responsable de precautelar la integridad física de los monumentos existentes y de los inmuebles patrimoniales. Este hecho es de suma importancia para entender las intervenciones realizadas en la Av. 24 de Mayo a futuro incluyendo procesos de planificación y de modificaciones socio políticas de su contexto en un marco de preservación patrimonial.

Hasta este punto apreciamos que la Av. 24 de Mayo se vio afectada por diferentes cambios sociales, mediante la consolidación de procesos migratorios, de informalidad y tugurización en su contexto. A criterio personal, la parada de transporte interprovincial tuvo incidencia directa en la transformación social de la Av. 24 de Mayo. En este sentido en el año 2017 se planteó la siguiente interrogante: ¿Cómo la estación del Metro de San Francisco y la estación de transferencia del Boulevard de la 24 de Mayo afectarán el tejido social existente? Para resolver esta inquietud que nació en el proceso de investigación se puede concluir que el tipo de usuario que utilizará este equipamiento es un ciudadano urbano a diferencia del migrante que llegaba a Quito en los años 70. Por ello se prevén adaptaciones distintas a las del pasado, los mecanismos para disminuir los impactos negativos de este equipamiento se expondrán en líneas futuras.

Para los años 90 el Centro Histórico se vio inmerso en un deterioro social y espacial. La Av. 24 de Mayo fue considerada un lugar de paso que conectaba la ex Terminal Terrestre Cumandá con el mercado de San Roque acogiendo el flujo migratorio durante décadas. Dentro de este contexto se resalta un proyecto que afectó significativamente a este sector. La construcción del Viaducto bajo la Av. 24 de Mayo tuvo como objetivo resolver los problemas

de movilidad de la ciudad, sin embargo su ejecución duró 12 años (desde 1980 a 1992), disminuyendo las condiciones de habitabilidad de sus residentes a causa de las afectaciones en el proceso de construcción. Atrás quedó el Boulevard concebido con fines de recreación y comercio residencial, para aquella época este espacio se convirtió en un lugar lleno de cantinas, prostíbulos y comercio ambulante. Es importante citar la reflexión realizada por Marco Velasco dentro del libro *Sociedad y Espacio Urbano* en referencia a su percepción subjetiva de la problemática de la Av. 24 de Mayo:

La avenida 24 de Mayo era un muestrario de oficios y lacras sociales que frecuentaban el Centro Histórico o, al menos, su zona Sur: comerciantes informales; cultores de oficios en extinción: encantadores de serpientes, pitonisas, cargadores, borrachos, limosneros, putas, chulos, rateros, policías, choferes y desocupados.(1990, pág. 179)

Frente a este grave problema el municipio intentó regenerar este espacio desarrollando un proyecto de rehabilitación urbana. Integró a este eje importantes elementos arquitectónicos existentes en el sector, entre ellos encontramos los Monasterios del Carmen Alto y de Santa Clara, el Museo de la Ciudad y el Hospicio de San Lázaro; el monumento de los Héroes Ignotos, la Capilla del Robo, Casa de los Siete Patios. Sin embargo, el tejido social no se apoderó del espacio.

El presente proyecto analizó las variaciones en referencia a su densidad poblacional (investigación cuantitativa) y las intervenciones municipales que tuvieron un impacto representativo en los diferentes actores del área de estudio (investigación cualitativa), desarrollado en diferentes periodos.

En el año de 1990 el área de estudio contaba con 3783 habitantes, con una densidad poblacional de 187.24 hab/ha. Este fue el punto de partida con el fin de calcular el decrecimiento poblacional en el área. Las medidas representativas en esta década fueron aplicadas en referencia a la valoración del patrimonio con fines de conservación monumental. Se intentó integrar el tejido social a la rehabilitación integral del Centro Histórico con el fin de generar cambio y desarrollo sustentable con una planificación urbana incluyente; sin embargo, esto genera varias dudas por los productos alcanzados hasta la fecha.

Se conformó un equipo especializado con el fin de preservar el patrimonio, entre las entidades nacionales encontramos el FONSAL (actual Instituto Metropolitano de Patrimonio) y la Administración Zonal Centro (encargada de la socialización directa con la comunidad). Entre las entidades extranjeras encontramos la Junta de Andalucía, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), UNESCO y el Ministerio de Cultura de Francia.

Para el año 2001 el área de estudio disminuyó en su población en 343 habitantes, es decir contaba con 3.440 habitantes, con una densidad poblacional es de 170.27 Hab/ha. En este periodo el principal documento en referencia a las estrategias a ejecutarse fue el Plan Especial del Centro Histórico, elaborado en la Alcaldía de Paco Moncayo con el objetivo de estudiar y resolver varios problemas relacionados en su mayoría con la delincuencia, la pobreza y la falta de apropiación del espacio, los mismos que crearon la imagen de una zona urbana peligrosa, contaminada y deprimida. Esta situación generó un despoblamiento continuo de varios sectores.

Los problemas más representativos a resolver fueron la reubicación de los comerciantes informales y de las trabajadoras sexuales; para lo cual el municipio construyó centros comerciales populares en diferentes sectores de la ciudad para reubicar a los primeros y casas de tolerancia en San Roque, para las segundas. Sin embargo, aún se evidencia en la 24 de Mayo y en varias calles del Centro Histórico problemas relacionados con la informalidad, prostitución, alcoholismo, drogadicción, mendicidad e inseguridad.

Por lo expuesto, el Centro Histórico de Quito se proyecta como un atractivo turístico para el mundo, la planificación de un modelo mixto de gestión incluyendo la participación de todos los actores involucrados en los diferentes puntos de acción tuvieron como objetivo generar un desarrollo sostenible en áreas deprimidas. Sin embargo, a criterio personal las políticas públicas dirigidas hacia sectores sociales vulnerables existentes en la 24 de Mayo no obedecen a su bienestar ni a su inserción dentro de las dinámicas planteadas, de hecho son excluyentes y segregativas.

Para el año 2010 se ratificó la tendencia hacia un vaciamiento poblacional del área de estudio debido a que su población fue de 2.925 habitantes, es decir disminuyó en 515 habitantes en referencia al año 2001. En estos 20 años de análisis su población se redujo en 858 personas.

Frente a esta realidad el municipio implementó estrategias planteadas en el Plan Especial del Centro Histórico, una de ellas fue el proyecto “Puertas y Accesos del Centro Histórico” con el fin de reforzar los accesos y ejes vinculantes del casco histórico con los barrios aledaños. Se identificaron tres puntos de acción: San Blas por el norte, calle Maldonado –Santo Domingo por el sur oriente y la calle 5 de Junio-Ambato en su proyección hacia la Av. 24 de Mayo. Cabe recalcar que estos proyectos tuvieron como objetivo subsanar las rupturas urbanas generadas por obras viales. En este contexto la alcaldía de Augusto Barrera decidió intervenir

una vez más en este espacio con el fin de mejorar las condiciones de habitabilidad y mejorar la imagen urbana del sector.

Este nuevo proyecto de recuperación urbana se ejecutó desde el año 2009 hasta su inauguración el año 2011, sin embargo el estudio previo a su construcción no estuvo completo. Se evidenció que este proyecto no contemplaba las necesidades de los beneficiarios o perjudicados directos, como lo detallaron en líneas anteriores Edison Pazmiño y Amada Culqui, representantes barriales. A criterio personal esta intervención consolidó un proceso de discriminación socio espacial entre el barrio perteneciente al casco antiguo y los barrios que se encuentran al sur del Boulevard.

Con la investigación realizada se pudo cumplir con los objetivos específicos planteados al inicio, se resolvieron las interrogantes planteadas sobre los impactos de los equipamientos y de las intervenciones urbanas que tuvieron relación con la Av.24 de Mayo. Además, se evidenciaron las desigualdades urbanas existentes entre los barrios que rodean el Boulevard.

En la parte final, se realizó un levantamiento actual del área de estudio (año 2017) conociendo así sus particularidades sociales y económicas. Allí se plasmaron las desigualdades existentes entre el área norte (perteneciente al casco antiguo) y el área sur (perteneciente a los barrios San Sebastián y Aguarico) con el fin de proponer mecanismos dirigidos a mejorar las condiciones de habitabilidad de los moradores del sector, incluyendo equipamientos, actividades comerciales y principalmente necesidades sociales.

Se puede afirmar que las acciones municipales de las alcaldías antes mencionadas y las intervenciones en su infraestructura, no han mejorado la calidad de vida de sus habitantes. Además, el propósito siempre fue mejorar la imagen urbana de diferentes sectores deprimidos y así poder convertirse en un atractivo turístico, sin incluir las necesidades reales de sus moradores obteniendo como producto un vaciamiento poblacional constante, pérdida de actividades tradicionales y la falta de apropiación del espacio público.

Por lo expuesto y con base en la investigación realizada se cita la pregunta de investigación:

¿Qué mecanismos públicos se pueden aplicar en la Av. 24 de Mayo con el fin de mitigar los impactos negativos que podría generar la Parada del Metro de San Francisco?

Para responderla se plantearon mecánicas públicas aplicables en la Av. 24 de Mayo, aprovechando la influencia que tendrá sobre este espacio la implementación de la parada del Metro de San Francisco y de la estación de transferencia bajo el Boulevard. Lo planteado obedece a las necesidades actuales de sus moradores considerando los cambios sufridos en este polémico espacio de la ciudad desde su creación a inicios de siglo.

Se plantearon cinco líneas de acción con el objetivo de mejorar las condiciones de habitabilidad intentando así recuperar a sus moradores tradicionales para lo cual se incorporó el criterio ciudadano dentro de las decisiones políticas. Se pretende impulsar un desarrollo sinérgico entre las actividades económicas tradicionales y las nuevas actividades que emerjan con la incorporación del Metro a las dinámicas actuales, evitando procesos de gentrificación.

En este sentido es necesario plantear políticas destinadas a controlar el uso de suelo mixto (vivienda - comercio) con el fin de consolidar en este espacio actividades amigables con el ambiente residencial; además, los equipamientos que se encuentran sin uso deben ser reconceptualizados, convirtiéndolos en puntos atractivos para sus moradores directos y para la ciudadanía en general. Cabe recalcar que todas las líneas de acción deben planificarse a escala barrial con incidencia a escala zonal o metropolitana para garantizar su sostenibilidad en el tiempo.

De aquí que se hace indispensable incorporar al ser humano dentro de los futuros proyectos de “regeneración” urbana, dejando en claro que el espacio público va más allá de rehabilitar aspectos estéticos o físicos. El espacio público tiene como objetivo principal ser el escenario de interacciones sociales, mas no debe pretender excluir a sus ciudadanos.

Anexo 1

Lista de entrevistados:

- Fernando Carrión, editorialista del Diario HOY, Académico del Departamento de Estudios Políticos de FLACSO-Sede Ecuador, Presidente de OLACCHI.

Guion de preguntas:

1. ¿Cuál será la incidencia del mercado inmobiliario en el Boulevard de la 24 de Mayo, resaltando la intervención del año 2011 y implementación de la parada del Metro en la Plaza de San Francisco?
 2. ¿Cuáles podrían ser las políticas públicas para evitar procesos de gentrificación en la “24 de Mayo”?
 3. ¿Cómo influirá el incremento poblacional a causa del Metro en el casco antiguo y en su envolvente barrial?
 4. ¿Qué políticas públicas se pueden aplicar para controlar el desarrollo de actividades económicas informales alrededor del Boulevard de la 24 de Mayo para no afecte al patrimonio edificado?
- Santiago Orbea, Coordinador del Plan Especial del Centro Histórico (plan en elaboración)

Guiones de preguntas:

1. ¿Dentro de la planificación municipal cuáles serán los impactos urbanos en el contexto en el cual se implanta la Parada del Metro de la Plaza de San Francisco y de Estación de transferencia bajo el Boulevard de la 24 de Mayo?
2. ¿Qué se propone para evitar o disminuir los procesos de gentrificación en el Centro Histórico?
3. ¿Cuál es el nivel de participación ciudadana en la elaboración del Plan Especial de Centro Histórico?
4. ¿Qué se uso se propone en el Ex Hospital San Lázaro, Ex Penal García Moreno y en la Ex Cárcel Municipal?

- Amada Culqui, Coordinadora comercial de la Plaza de Santa Clara.
- Edison Pazmiño, ex Gerente Comercial de la Av. 24 de Mayo y actual Coordinador de la Red de Negocios de Quito

Guiones de preguntas:

1. ¿Qué opinan sobre la intervención realizada en la “24 de Mayo” en el año 2011?
2. ¿Cuáles son sus perspectivas en referencia a la implementación de la Parada del Metro de San Francisco y la estación de transferencia bajo el Boulevard de la 24 de Mayo?
3. Según sus necesidades ¿Qué tipo de equipamiento debería implementarse en el Ex Hospital San Lázaro, Ex Penal García Moreno y en la Ex Cárcel Municipal?
4. ¿Cuál es la relación entre los moradores del sector y el municipio? ¿El proyecto se ha socializado?
5. ¿Qué problemas ha causado hasta el momento la construcción del Metro?

Bibliografía.

- Albornoz, C. (1990). *Centro Histórico de Quito*. Quito: Fraga.
- Barrera, A. (2014). *Informe de Fin de Gestión*. Quito: Imprenta Editorial Ecuador.
- BOGOTÁ. (06 de 06 de 2016). *Vivienda, comercio y alamedas, lo que se espera hacer en el 'Bronx'*. Recuperado el 10 de 06 de 2017, de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16612797>
- Borja, J. (20003). *La ciudad construida*. Madrid: Alianza.
- Carrion, F. (1990). *Centro Histórico de Quito, Problematica y Perspectivas*. Quito: TRAMA.
- Carrión, F. (2001). *La ciudad construida urbanismo en América Latina*. Quito: RISPGRAF.
- Carrión, F. (2007). *Financiamiento de los centros históricos de América Latina y El Caribe*. Quito: Flacso.
- Carrión, F., & Espinoza, J. (2012). *La forma urbana de Quito: una historia de centros y periferias*. Quito: Institut Français d'Études Andines.
- Cifuentes, C. (1990). *Centro Histórico de Quito, Problemaica y Perspectivas, Volumen 1*. Quito: Fraga.
- Ciudad, I. d. (2015). *Conociendo QUITO*. Quito: Instituto de la Ciudad.
- Cueva, S. (2010). *Espacio público y patrimonio*. Quito: ABYA YALA.
- Ciudad, I. (2015). *Conociendo QUITO*. Quito: Instituto de la Ciudad.
- D'Ercole, R. (2002). *El Patrimonio en el Distrito Metropolitano de Quito*. Quito: MDMQ.
- EKOS. (2012). *Estudio de caracterización económica y añalisis de evaluacón de medios de transporte de la población del Distrito Metropolitano de Quito en referencia al Proyecto del Metro de la Ciudad de Quito*. Quito: EKOS.
- EL COMERCIO. (07 de 10 de 2016). *Audiencia judicial en el caso de los vestigios de San Francisco se desarrolló este 7 de octubre*. Recuperado el 10 de 2 de 2017, de <http://www.elcomercio.com/actualidad/audiencia-metrodequito-vestigiosarqueologicos-sanfrancisco.html>
- EPMMDQ. (2012). *Investigación Arqueológica METRO de Quito*. Quito: METRO DE QUITO.
- EPMMDQ. (01 de 11 de 2012). *Metro de Quito adjudica ejecución de su Fase 1*. Recuperado el 10 de 03 de 2017, de <http://www.metrodequito.gob.ec/noticia.php?c=1413>.

- EPMMDQ. (26 de 11 de 2015). *Alcalde Mauricio Rodas firmó contrato para la construcción del Metro de Quito*. Recuperado el 10 de 03 de 2017, de <http://www.metrodequito.gob.ec/noticia.php?c=1719>
- EPMMDQ. (19 de 04 de 2017). *Inician obras de construcción del Metro de Quito en la Plaza San Francisco*. Recuperado el 15 de 05 de 2017, de <http://www.metrodequito.gob.ec/noticia.php?c=1888>
- EPMMDQ. (13 de 06 de 2017). *Una sección del viaducto de la Av. 24 de Mayo será ampliada*. Recuperado el 30 de 06 de 2017, de <http://www.metrodequito.gob.ec/noticia.php?c=1915>
- HARVARD, G. (2012). *Una línea en los Andes*. Quito: Harvard University Graduate School of Design.
- Kingman, E. (1990). *Quito, vida social y modificaciones urbanas Vol.6. Quito:IMQ-Junta de Andalucía*. Quito: TRAMA.
- Kingman, E. (2012). *San Roque: indigenas urbanos, seguridad y patrimonio*. Quito: FLACSO, Sede Ecuador.
- López, E. (2014). *Incidencia de la participacion ciudadana en las politicas de rehabilitacion urbana: El caso de la Avenida 24 de Mayo,.* Quito: Flacso, Quito.
- Marín, L. A. (2003). *La largartija que abrió la calle Mejía*. Quito: FONSAL.
- METRO. (2012). *Investigación Arqueológica METRO de Quito*. Quito: METRO DE QUITO.
- Naranjo, F. (1990). *Centro Histórico de Quito, Problemaica y Perspectivas, Volumen 1*. Quito: Fraga.
- Ortega, J. (2014). *Regeneración urbana, discurso patrimonial oficial y segregación social en la Av. 24 de Mayo*. Quito.
- Ortiz, A. C. (2004). *Origen, Traza, Acomodo y Crecimiento dela Ciudad de Quito*. Quito: TRAMA.
- Ospina, P. (1992). *Factores dinámicos en el desarrollo urbano de Quito Colonial, Vol.6. Quito:IMQ-Junta de Andalucía (pags. 67-86)*. Quito: TRAMA.
- Paredes, D. (1990). *Centro Histórico de Quito, Sociedad y Espacio Público, Volumen 2*. Quito: Fraga.
- Peralta, E. (1990). *Centro Histórico de Quito, Problemaica y Perspectivas, Volumen 1*. Quito: Fraga.
- Pino, I. d. (2010). *CENTRO HISTÓRICO DE QUITO, Una centralidad urbana hacia el turismo*. Quito: Ediciones Abya-Yala.
- PUOS. (2015). *Consejo Metropolitano de Quito*. Quito: Municipio de Quito.

- Quito, M. D. (1991). *Centro Histórico de Quito: La Vivienda*. Quito: Fraga.
- Quito, M. d. (2003). *CHQ, Plan Especial*. Quito: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.
- QUITO, M. D. (2009). *METRO DE QUITO*. Recuperado el Martes de junio de 2017, de METRO DE QUITO: <http://www.metrodequito.gob.ec/metro.php?c=1290>
- Restrepo, E. (2014). "Pasado, presente y futuro del metro de Medellín y sus implicaciones socioculturales en el valle de Aburrá". *QUR#6*, 15-30.
- Rivera, Y. (28 de 05 de 2017). *Bronx: Historia de la calle más peligrosa de Bogotá*. Recuperado el 10 de 06 de 2017, de http://www.elespectador.com/jsroll_view_entity/node/695927/full/x538251-x538860-p540357shown
- Salgado, F., & Nuñez, K. (2006). *Proyecto de "Revitalización de la Avenida 24 de Mayo"*. Quito: IMP.
- Smith, N. (2012). *La nueva frontera urbana*. Madrid. Traficantes de sueños
- Soasti, G. (1992). *Factores dinámicos en el desarrollo urbano de Quito Colonial, Vol.6. Quito:IMQ-Junta de Andalucía (pags. 67-86)*. Quito: TRAMA.
- Suzuki, H. (2013). *Financing Transit-Oriented*. Library of Congress Cataloging-in-Publication Data has been requested.
- Terán Najas, R. (1992). *Factores dinámicos en el desarrollo urbano de Quito Colonial, Vol.6. Quito:IMQ-Junta de Andalucía (pags. 67-86)*. Quito: TRAMA.