

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

TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
DE MAGÍSTER EN URBANISMO MENCIÓN PLANIFICACIÓN URBANA
CON ENFOQUE AL CAMBIO CLIMÁTICO

OPTIMIZACIÓN DE ESPACIOS VACÍOS EN EL
SECTOR IÑAQUITO DE LA CIUDAD DE QUITO

VOLUMEN I

LEILA SENETH VIZCAÍNO ÁLVAREZ

DIRECTORA: MTR. ARQ. SYLVIA JIMÉNEZ RIOFRÍO

QUITO – ECUADOR

2022

Presentación:

El Trabajo de Titulación: *OPTIMIZACIÓN DE ESPACIOS VACÍOS EN EL SECTOR IÑAQUITO DE LA CIUDAD DE QUITO*. Contiene:

Volumen 1: El análisis y sustento de las herramientas desarrolladas para la generación de ideas que ayuden a una optimización de vacíos urbanos con criterios de sustentabilidad.

Dedicatoria:

A mi familia, esposo e hijos por haber contribuido con su cariño, tiempo y paciencia, para ayudarme a cumplir con uno más de mis sueños. A mis padres y hermana de los que siempre obtuve un consejo y una palabra de aliento para motivarme a seguir adelante.

A mis compañeros y amigos del trabajo por su colaboración y apoyo.

Agradecimientos:

A la Pontificia Universidad Católica del Ecuador por su formación académica, a los maestros que me han acompañado en este proceso de aprendizaje; en especial a la Mtr. Arq. Sylvia Riofrío, tutora de titulación, quien, con sus enseñanza y conocimientos, colaboró en el desarrollo y culminación de este trabajo.

ÍNDICE

Índice de Imágenes	IV
Índice de Tablas	VII
Resumen.....	1
Antecedentes	2
Justificación	6
Objetivos	8
Objetivo General.....	8
Objetivos Específicos.....	8
Metodología	9
Métodos Cualitativos	9
Métodos Cuantitativos	10
Construcción de indicadores de sustentabilidad del barrio.....	10
Encuesta	11
CAPÍTULO 1: Marco Teórico.....	13
Problemas de Ciudades Compactas y Dispersas.....	13
Calidad de Vida a Través de una Habitabilidad Urbana Sustentable	18
Conceptualizando el Vacío	19
Densificando los Vacíos	20
Regeneraciones Urbanas en Espacios Vacíos o Subutilizados	22
Densificar a través de la Sustentabilidad	31
Políticas y Normativas para el uso sustentable de vacíos urbanos en Ecuador	34
CAPÍTULO 2: Análisis de la Problemática.....	39
Contexto Histórico	39
Contexto Urbano.....	40
Ubicación	40
Movilidad y accesibilidad	42
Verde Urbano.....	43
Equipamientos.....	45
Densidad Poblacional.....	46
Llenos y Vacíos.....	47
Delimitación del Área de Estudio	49
Análisis Urbano en base a indicadores de Sustentabilidad.....	50

Eje de Compacidad y Funcionalidad	51
Morfología Urbana.....	51
<i>Densidad de Vivienda (DV)</i>	51
<i>Densidad Urbana de Habitantes (DUH)</i>	53
<i>Área de Predios Vacíos (APV)</i>	56
Habitabilidad del Espacio	58
<i>Compacidad Absoluta (CA)</i>	58
<i>Compacidad Corregida (CC)</i>	60
<i>Accesibilidad del Viario (AV)</i>	61
<i>Proporción de Calle (PC)</i>	63
<i>Percepción Espacial del Verde Urbano (PEVU)</i>	68
<i>Proximidad de la Población a Servicios Básicos (PPSB)</i>	72
Movilidad y Servicios	94
<i>Proximidad De La Población a Redes De Transporte Público (PRTP)</i>	94
<i>Reparto del Viario Público: Vía Peatonal - Viario Vehicular (RVP)</i>	97
Eje de Complejidad.....	100
Espacios verdes	100
<i>Continuidad Espacial y Funcional de la Calle Corredor (CEFCC)</i>	100
<i>Proximidad de la Población a Espacios Verdes (PPAV)</i>	104
<i>Proximidad a Corredores Verdes Urbanos (PCVU)</i>	105
Eje de Eficiencia	106
Metabolismo	106
<i>Autoproducción de Alimentos (AA)</i>	106
<i>Recolección selectiva y Neta (RSN)</i>	106
Eje de Cohesión Social	107
Equipamientos Públicos.....	107
<i>Proximidad de la Población a Equipamiento Público (PPEP)</i>	107
Análisis de Datos Información Primaria.....	117
Encuestas.....	117
Entrevistas.....	121
CAPÍTULO 3: Ideas de utilización de los espacios vacíos	125
CONCLUSIONES	134
Bibliografía	138
Anexos	141

Anexo 1: Encuesta	141
Esquema de Preguntas	142
Respuestas	148
Anexo 2: Transcripción de entrevistas.....	157
Entrevista 1: Mtr. Arq. Pamela Mendieta	157
Entrevista 2: Ing. James Urvina	173

Índice de Imágenes

Imagen 1. Variaciones De La Mancha Urbana De Quito A Través Del Tiempo	3
Imagen 2. Análisis De Dotación De Equipamiento Urbano Por Parroquias De Quito.....	4
Imagen 3. Lote Doctor Fourquet 24, Lavapies, Antes De La Intervención.....	24
Imagen 4. Lote Doctor Fourquet 24, Lavapies, Después De La Intervención.....	24
Imagen 5. Plazoleta De La Integración Antes De La Intervención	26
Imagen 6. Plazoleta De La Integración Luego De La Intervención.....	27
Imagen 7. Un Área De Zorrotzaure En El Año 1992 Y 2007.....	30
Imagen 8. Zorrotzaure Masterplan.....	30
Imagen 9. Modelo De Supermanzanas	34
Imagen 10. Mapa De Ubicación De La Parroquia De Ñaquito	41
Imagen 11. Ejes De Movilidad Urbana.....	43
Imagen 12. Ejes De Verde Urbano	44
Imagen 13. Equipamientos.....	46
Imagen 14. Densidad Poblacional.....	47
Imagen 15. Llenos Y Vacíos.....	48
Imagen 16. Vista Del Sector Ubicado Entre Las Avenidas Gaspar De Villarroel, Naciones Unidas Y Amazonas, 10 De Agosto.	49
Imagen 17. Localización Del Sector De Estudio	50
Imagen 18. Densidad De Vivienda 2010 Y 2019densidad De Vivienda 2010 Y 2019.....	52
Imagen 19. Representación Gráfica De La Densidad De Habitantes 2010 Y 2019	55
Imagen 20. Predios Con Más Del 50% De Áreas Sin Uso Definido	56
Imagen 21. Volumen De Edificaciones En El Sector	58
Imagen 22. Número De Pisos Para El Sector De Acuerdo Al Pugs	60
Imagen 23. Fotografía Del Estado De Las Aceras Del Área De Estudio, Calle 10 De Agosto.	63
Imagen 24. Ubicación De Vías Y Tramos Para Cálculo De Indicadores.	65
Imagen 25. Representación Gráfica De Una Calle Tipo Del Sector Y Su Relación Entre Altura Y Proporción De Calle.....	68
Imagen 26. Ubicación Del Arbolado Por Tramos De Calles.	69
Imagen 27. Identificación De Número De Manzanas.....	73
Imagen 28. Radios De Cobertura A Equipamientos Básicos.....	75

Imagen 29. Identificación De Área Con Cobertura Simultánea A Equipamientos Básicos. ..	76
Imagen 30. Ubicación De Comercios De Proximidad.	79
Imagen 31. Radios De Cobertura A Actividades Comerciales De Productos De Pequeños Comercios.	80
Imagen 32. Radio De Cobertura De Supermercado.....	80
Imagen 33. Radios De Cobertura De Panaderías.....	81
Imagen 34. Radios De Cobertura De Farmacias.....	81
Imagen 35. Radios De Cobertura De Negocios De Expendio De Frutas Y Verduras.....	82
Imagen 36. Radios De Cobertura De Las Diferentes Actividades De Proximidad.	83
Imagen 37. Identificación De Área Con Cobertura Simultánea A Actividades De Proximidad.....	84
Imagen 38. Radios De Influencia De Paradas De Bus Urbano 75.....	87
Imagen 39. Área De Cobertura De Ciclovías.	88
Imagen 40. Área De Cobertura De Red Peatonal.	88
Imagen 41. Áreas De Cobertura Simultánea A Redes De Movilidad.....	89
Imagen 42. Radios De Cobertura A Espacios Verdes > 1ha.	91
Imagen 44. Área Abastecida Por Servicios Básicos De Proximidad.....	93
Imagen 45. Radio De Cobertura De Parada Metro De Quito.	96
Imagen 46. Área Abastecida Por Redes De Transporte Público.....	96
Imagen 47. Actividades En Planta Baja.....	101
Imagen 48. Radios De Cobertura Simultánea A Espacios Verdes.	105
Imagen 49. Ubicación De Escuela Infantil Y Centro De Educación Y Tiempos De Recorridos.....	108
Imagen 50. Ubicación Del Mercado Municipal Y Tiempos De Recorridos.....	109
Imagen 51. Ubicación De La Biblioteca Y Tiempos De Recorrido A Pie.	110
Imagen 52. Áreas De Cobertura Simultánea A Equipamientos Públicos De Proximidad....	111
Imagen 53. Calificación De Aspectos Del Barrio.....	118
Imagen 54. Medios De Transporte Utilizados.	118
Imagen 55. Calificación De La Calidad De Vida Del Barrio.	119
Imagen 56. Calificación De Cohesión Social.	120
Imagen 57. Obras Y Actividades Solicitadas Por El Barrio.	121
Imagen 58. Propuesta Red De Verde Urbano.	127
Imagen 59. Propuesta De Equipamientos Y Supermanzanas.	128

Imagen 60. Propuesta De Equipamientos.	129
Imagen 61. Distribución Actual Del Viario Público.....	130
Imagen 62. Alternativa 1 Para El Uso Del Viario Público.	131
Imagen 63. Alternativa 2 Para El Uso Del Viario Público.	132
Imagen 64. Corte Esquemático Antes Y Después De La Propuesta De Intervención.....	133

Índice de Tablas

Tabla 1. Calculo De La Muestra	11
Tabla 2. Impacto Social Y Ambiental De La Compacidad Urbana De Una Ciudad.....	15
Tabla 3. Características Entre Ciudad Difusa Y Ciudad Compacta Sustentable	16
Tabla 4. Análisis De Regeneración Urbana Del Proyecto “Esto Es Una Plaza”	22
Tabla 5. Análisis De Regeneración Urbana Del Proyecto Recuperación De La “Plazoleta De La Integración”	25
Tabla 6. Análisis De Regeneración Urbana Del Proyecto “Zorrotzaure”.....	27
Tabla 7. Indicadores De Sustentabilidad.....	32
Tabla 8. Instrumentos Para La Gestión Del Suelo	36
Tabla 9. Cálculo De Densidad De Vivienda.....	51
Tabla 10. Cálculo De Densidad Urbana De Habitantes Del Sector.....	54
Tabla 11. Predios Vacíos Y Su Porcentaje En Relación Al Total Del Predio	57
Tabla 12. Porcentaje De Áreas Vacías Con Relación Al Total De Predios.....	57
Tabla 13. Cálculo De Compacidad Absoluta.....	59
Tabla 14. Cálculo De La Compacidad Corregida	61
Tabla 15. Parámetros De Evaluación De Accesibilidad Del Viario	62
Tabla 16. Parámetros Evaluativos Para Calificar La Proporción De Calle.	64
Tabla 17. Cálculo De Proporción De Calle.....	66
Tabla 18. Cálculo De Volumen De Copas Y Porcentaje De Volumen Verde Por Tramos. ...	70
Tabla 19. Población Años 2010 Y Su Proyección Al 2019 Por Manzanas.	74
Tabla 20. Población Con Cobertura A Equipamientos Básicos.....	77
Tabla 21. Población Con Cobertura A Actividades De Proximidad.....	86
Tabla 22. Población Con Cobertura A Espacios Verdes > 1 Ha.	92
Tabla 23. Población Abastecida Por Servicios Básicos De Proximidad.....	94
Tabla 24. Población Abastecida Por Redes De Transporte Público.	97
Tabla 25. Cálculo De Viario Público Y Viario Peatonal.	98
Tabla 26. Parámetros De Calificación De Interacción Peatonal.	100
Tabla 27. Cálculo Del Porcentaje De Viario Peatonal Y Actividades En Planta Baja.	102
Tabla 28. Radios De Cobertura Para Espacios Verdes De Acuerdo A Su Tamaño.	104
Tabla 29. Tiempos De Traslado A Equipamientos Públicos.	108
Tabla 30. Población Con Cobertura Simultánea Al Mercado Municipal Y Biblioteca.	112

Tabla 31. Población Con Cobertura Simultánea A Centro Infantil Y Escuela De Educación Primaria.....	113
Tabla 32. Matriz De Parámetros Evaluativos.	114

Resumen

La población de la ciudad de Quito ha ido creciendo rápidamente en los últimos años, este incremento ha causado una explosiva demanda del uso del suelo hacia dos sitios, uno la periferia movido por el negocio de la informalidad inmobiliaria que oferta predios a costos bajos para un grupo de la población que encuentra en este sector la oportunidad de construir su vivienda a costos asequibles y otro los valles promovido por una gran oferta inmobiliaria que ofrece seguridad, mejor calidad de vida y una convivencia con la naturaleza. En contraparte, dentro de la ciudad se observan espacios e infraestructura vacía o subutilizada, con actividades diferentes a las que fueron planificadas originalmente o que tienen poca o nula ocupación, espacios que constituyen una oportunidad de cuestionar nuevamente la urbe a través de proyectos a diferentes escalas para mejorar su funcionalidad, generar barrios activos y seguros, encaminados dentro de los parámetros de una ciudad compacta y sustentable.

Palabras clave: Vacíos, indicadores, sustentable, ambiente, urbano, barrio.

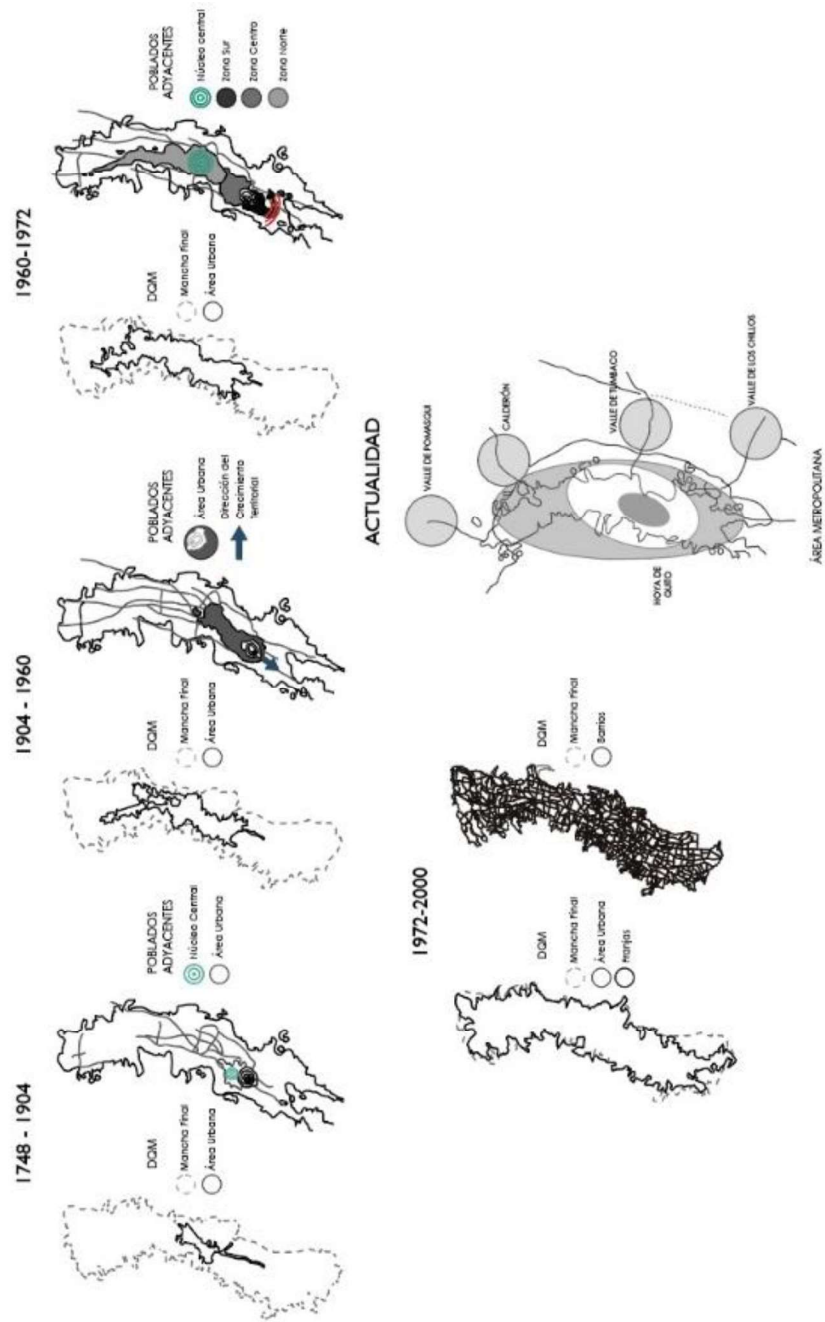
Antecedentes

El modelo de urbanización expansivo de la ciudad ha fomentado que la mancha urbana crezca convirtiendo a Quito en una ciudad dispersa, siendo la ubicación del suelo y la ocupación de la población los detonantes de problemas de inversión pública en algunos casos en ausencia y en otros casos con un especial interés en determinadas zonas de la ciudad, generando problemas de conectividad, deficiencia de infraestructura, y falta de espacios verdes (Carrión & Erazo Espinosa, 2012, no 41 (3)), en contraparte existen sectores consolidados dentro de la urbe dotados de gran cantidad de infraestructura y equipamiento pero con una gran cantidad de espacios vacíos y subutilizados (GADDMQ, 2014), los cuales constituyen un recurso valioso al cual la capital no está dando un uso apropiado, áreas que debido a una mala conectividad e integración a la trama urbana han provocado la falta de repercusión de esta disponibilidad sobre la ciudadanía, generando espacios abandonados e inseguros, áreas que necesitan ser incluidas para incentivar actividades peatonales a través de un sistema de espacios públicos de calidad.

El cantón Quito en 1990, contaba con una población de 1'446.123 habitantes (MQ, 1997) y de acuerdo al último censo del año 2010 realizado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos INEC su población fue de 2'239.139 habitantes, con un incremento del 54.84% durante estos 20 años, su población se distribuye en mayor porcentaje en las parroquias urbanas con un 70%, y en menor porcentaje en las parroquias rurales con el 30% (GADDMQ, 2011), de mantener esta tendencia para el año 2020 la población se habría duplicado e irá creciendo anualmente, no así el suelo que la acoge siendo necesaria una gestión adecuada del territorio, y un uso inteligente de sus espacios para evitar una ocupación desequilibrada del suelo.

En las últimas décadas el crecimiento poblacional en parroquias cercanas al conocido hipercentro de la ciudad: Nayón, Conocoto, Cumbayá y Pomasquí, casi triplica al de las zonas urbanas, produciendo variaciones en la mancha urbana, y la apropiación de un vasto territorio con baja densidad demográfica (GADDMQ, 2014) (QUITO cómo vamos , 2020), Imagen 1.

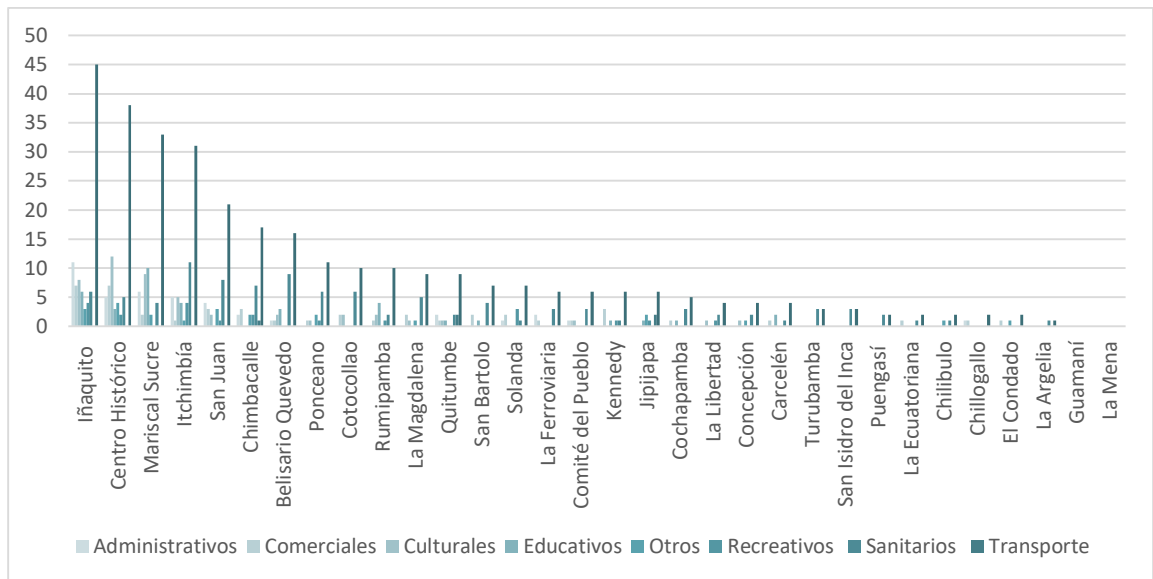
Imagen 1. Variaciones de la mancha urbana de Quito a través del tiempo



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a Carrión & Erazo Espinosa (2012).

Se puede observar una tendencia a migrar hacia las áreas rurales generando una densidad muy baja en las zonas urbanas cercanas, el hipercentro va perdiendo densidad poblacional producto de la especialidad espacial generando mayor densidad en usos como: comercio, negocios, servicios y equipamientos siendo este el causante principal de una expansión desequilibrada que ha afectado el territorio, ya que existen por un lado sectores con una sobreoferta de equipamiento e infraestructura y con una población residente que no lo encuentra atractivo, y por otro sectores más poblados con menor oferta de equipamiento e infraestructura generando un alto grado de inequidad en el acceso a servicios y espacios públicos. En la Imagen 2 se puede observar como ciertas parroquias del Distrito tienen una gran concurrencia de equipamientos como es el caso de Ñaquito que tiene una alta dotación de infraestructura para transporte, edificios administrativos, culturales, comerciales, educativos, sanitarios y recreativos, mientras en otras es nula o casi nula como Guamaní y La Mena.

Imagen 2. Análisis de dotación de equipamiento urbano por parroquias de Quito



Fuente: Elaboración propia 2022. Datos obtenidos de GADDMQ 2010.

De conformidad con la información sobre ocupación de los predios del GAD del Distrito Metropolitano de Quito (2014), se obtiene que de las 38.492 hectáreas definidas como

urbanas, el 21% se encuentran sin construcción (7.932 ha), de este total de áreas vacantes el 48% pertenecen al área de la ciudad central y el 52% a las áreas urbanas correspondiente a las parroquias rurales, existiendo una densidad poblacional promedio a nivel del DMQ, de 56 habitantes por hectárea.

Justificación

Los terrenos de engorde, predios abandonados, baldíos, residuales, sin un uso determinado, ubicados dentro de la ciudad, constituyen espacios vacíos que han permanecido olvidados, el paso del tiempo ha permitido su abandono y transformación en áreas de poco interés, como: bodegas, parqueaderos, pequeñas construcciones que no contribuyen, pero sí afectan al desarrollo del barrio. Transitando por las calles de la ciudad se puede observar grandes espacios vacíos muchos de ellos amurallados por grandes cerramientos y otros simplemente abandonados, lugares que atraen exclusión e inseguridad, dejando de ser un lugar de cohesión social y convirtiéndose en un lugar de paso por el cual se transita lo estrictamente necesario, dejaron de ser esos lugares cálidos, acogedores e interesantes por donde se observaba un libre movimiento de la gente para convertirse en lugares incómodos e inseguros.

La optimización de espacios urbanos dentro del tejido urbano debe ser cuidadosamente analizado, contar con predios que cuenten con servicios e infraestructura adecuada para la población constituyen un recurso escaso y al que pocos tienen acceso, un uso acertado generaría espacios atractivos que promuevan la permanencia de un mayor número de habitantes residentes, permitiendo crear una ciudad compacta y más justa que aproveche de su infraestructura y equipamiento e incluso ayudaría a planificar la reubicación de cierto equipamiento urbano que pueda tener sobre oferta en alguna zona, creando un impulso en la actividad inmobiliaria a favor del progreso de la ciudad, conservando el área rural y su entorno natural, el cual cada vez más siente la presión de una ciudad en constante crecimiento.

El identificar el problema ayuda a crear conciencia de la importancia del suelo, el planificar su entorno favorece a la reprogramación de esta realidad, de tal manera que se ajuste a las aspiraciones de la población, convirtiendo zonas excluidas y olvidadas en una nueva forma de concebir lo urbano desde una perspectiva sostenible.

Espacios que por el momento se encuentran vacíos y abandonados pero que poseen gran riqueza y a los cuales se los podría convertir en lugares renovados que aporten a la ciudad con espacios más fluidos, seguros y accesibles, espacios que dejen de ser vistos como espacios

residuales para ser transformados en espacios a favor de la comunidad, con vitalidad y características propias, las mismas que fomenten sentido de pertenencia a la comunidad y permitan a la población residente encontrar un lugar atrayente para vivir.

Al ser la ciudad un campo extenso de investigación, se propone realizar el estudio dentro de un barrio de la configuración urbana, el cual a pesar de tener una ubicación privilegiada y encontrarse perfectamente servido por equipamientos y servicios no ha logrado cohesionarse, disminuyendo así la calidad de vida de sus habitantes, siendo el objetivo no únicamente crear un proyecto considerando sus posibles beneficios dentro del barrio sino realizarlo a través de un análisis de sustentabilidad que ayude a identificar sus problemas, mejorando su situación actual a través de una optimización de la relación espacial e integración social.

Objetivos

Objetivo General

Conectar espacios vacíos e infraestructura subutilizada dentro de la trama urbana y convertirlos en espacios que se relacionen con el sector y la ciudad a través de un análisis de indicadores de sustentabilidad, para mejorar las condiciones de vida de sus habitantes y preservar la población residente del sector, evitando su migración hacia otras parroquias y provocando un injustificado incremento de la mancha urbana de la ciudad.

Objetivos Específicos

- Delimitar el área de estudio, a un barrio de la parroquia de Iñaquito en el cual influyan negativamente los espacios vacíos o residuales dentro del entorno urbano y la comunidad, para a través de indicadores medir la sustentabilidad del barrio y evaluar su influencia dentro del tejido urbano.
- Analizar en base a la evaluación realizada alternativas adecuadas para la ocupación del suelo vacante con las cuales el barrio pueda cohesionarse socialmente y obtener niveles de sustentabilidad urbanos y ambientales aceptables.

Metodología

El objetivo de este trabajo de titulación es buscar una adecuada utilización de los vacíos urbanos abordando retos ambientales y urbanos que ayuden en la integración de estas áreas en beneficio de la comunidad. Para realizar este análisis se contrastó datos tanto cualitativos como cuantitativos que permitieron realizar una evaluación desde el punto de vista de sus usuarios, así como a través de indicadores que permitieron cualificar y cuantificar los cambios y progresos en el área de estudio, consecuentemente se estableció una metodología mixta, cualitativa como cuantitativa a través de los siguientes métodos:

Métodos Cualitativos

Se realizó la recopilación de información para el análisis del problema, a través de fuentes documentales y la observación directa utilizando fotografías y mapeos que sirvieron para documentar la interacción entre la población y el entorno.

Se usó la entrevista semiestructurada a través de un esquema de preguntas abiertas como guía para generar una discusión con los entrevistados, obteniendo respuestas desde el punto de vista urbano con una especialista en el tema que ha trabajado en el área de estudio y el de un residente quien vive en el sector por más de 10 años, para identificar el funcionamiento, los inconvenientes y necesidades del barrio enfocadas en generar soluciones a través de los vacíos urbanos existentes.

Las preguntas buscaron resaltar las dificultades para consolidar el barrio, su influencia dentro de la trama urbana, factores de uso y desuso del espacio, percepción de seguridad y formas de ocupar los espacios vacíos en beneficio de la comunidad.

Las entrevistas fueron grabadas, transcritas y analizadas, constituyendo datos de alta confiabilidad, que sirvieron para contrastar supuestos desde información secundaria.

Métodos Cuantitativos

Efectuada mediante recopilación de datos medibles que permiten la interpretación de los niveles de sustentabilidad para la toma de decisiones proyectuales dentro del barrio, para lo cual se utilizó:

Construcción de indicadores de sustentabilidad del barrio

Realizado a través de un sistema de 17 indicadores, tomados en base a los establecidos por Rueda (2012), en la conceptualización de Urbanismo Ecológico, por su flexibilidad permiten evaluar tanto ciudades como barrios, y han servido de base a otras investigaciones realizadas por el mismo autor con la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona como la elaboración de un “*Sistema de indicadores y condiciones para ciudades grandes y medianas*”, el “*Plan Especial de Indicadores de Sostenibilidad Ambiental de la Actividad Urbanística de Sevilla*”, y para estudios realizados en la Ciudad de Cuenca por Hermida, Orellana, Cabrera, Osorio & Calle (2015), los cuales poseen información amplia, y explicativa, con rangos de medición apropiados, e incluyen indicadores que califican el índice de caminabilidad al tener, variables que pueden calificar tiempos de recorridos a pie y radios caminables para llegar a equipamientos, movilidad, áreas verdes, la calidad del espacio como arbolado, estado de aceras y sus pendientes, seguridad, entre otros indicados en los índices de caminabilidad para medir espacios aptos para peatones.

Para la construcción de los indicadores de densidad se tomaron los establecidos para densidades mayores a 120 habitantes por hectárea y mayores a 40 viviendas por hectárea (Hermida, Orellana , Cabrera , & Calle, 2015), por ser valores que fueron estudiados para aplicarlos en la ciudad de Cuenca, siendo el referente más cercano con respecto al área de estudio, estas variables son las más cambiantes entre autores y sectores de estudio.

En el año 2017 la Administración Zonal Eloy Alfaro a la cual pertenece la parroquia Ñaquito, tenía una densidad de 61 habitantes por hectárea (QUITO cómo vamos, 2020) siendo una densidad baja.

Encuesta

Realizada por ser un método participativo, para medir la percepción de los pobladores del barrio en aspectos como: calidad de vida, espacio público, equipamiento y servicios para obtener información adicional a la identificada por el investigador.

La encuesta se realizó en forma individual a través de medios electrónicos.

De acuerdo con los datos obtenidos del geo portal del Centro de Información Urbana de Quito – CIUQ, basados en el censo de población y vivienda efectuado en el año 2010 por el INEC, el área de estudio tiene una población de 1442 habitantes, con una proyección al año 2019 de 1992 personas. Sin embargo, dadas las circunstancias en la época de análisis, para el cálculo de la muestra se tomó el valor de la población en el año 2010 por ser un valor real sin distorsión de proyección.

Fórmula para el cálculo de la muestra:

$$n = \frac{z^2 pqN}{e^2(N-1) + z^2 pq}$$

Tabla 1. *Calculo de la muestra*

MUESTRA CON PROPORCIONES	
Variable	Valor
Población	1442
Intervalo de confianza	95%
Z	1,9600
Probabilidad a favor	50%
Probabilidad en contra	50%
Error de estimación %	8%
Tamaño de muestra	136

Fuente: Elaboración propia 2022.

En la formulación y estructura, se realizaron preguntas cerradas de opción múltiple, con el objeto de conocer el nivel de sustentabilidad del barrio desde la perspectiva de sus usuarios frecuentes.

Se incluyeron preguntas con perspectiva de género, por tal razón se solicitó su identificación para calificar al espacio desde ambos puntos de vista.

El estudio metodológico mixto utilizado permitió el análisis de la información primaria y secundaria lo que ayudó a generar opiniones concluyentes para la optimización de los vacíos urbanos del área de estudio, dentro de parámetros de sustentabilidad y desde el punto de vista de la comunidad.

CAPÍTULO 1: Marco Teórico

Un breve recuento histórico ayudará a comprender los motivos que provocaron el cambio de modelo de ciudad compacta a dispersa, a través de una secuencia de eventos y sus complicaciones, hechos que ayudarán a realizar un análisis comparativo para obtener los aspectos relevantes y negativos de cada uno de los modelos de ciudad, el propósito es no repetir aquellos eventos que perjudicaron la convivencia humana y su relación con el entorno natural y repetir los aspectos positivos, para aplicarlos a diferentes escalas urbanas, desarrollando diferentes temas que motivan este interés.

Problemas de Ciudades Compactas y Dispersas

El desarrollo de la industria en el siglo XIX generó problemas de densificación e insalubridad en las ciudades, en este contexto resulta lógica la creación del movimiento urbanístico de ciudad jardín de Howard en 1898, ofreciendo a la población una mezcla entre ciudad y campo, en lugares alejados del centro urbano de las ciudades, ocasionando un rápido impulso del automóvil como medio de transporte privado para concretar este tipo de suburbanizaciones, con ello se crea los primeros problemas de crecimiento expansivo, un consumo cada vez mayor de suelo y energía, deterioro del medio ambiente y una necesidad exponencial de dedicar extensas áreas de suelo para parqueaderos fueron las características urbanas del nuevo siglo. (Luque-Valdivia, 2011)

Este tipo de crecimiento ha creado una nueva forma de ocupación del territorio, incrementado el uso del vehículo y facilitando su movilidad a través de una gran infraestructura, la movilidad constituye un factor determinante en la morfología urbana de las ciudades, es así que, a partir del uso generalizado del vehículo, su morfología ha tenido que adaptarse a un derecho impuesto por su uso, en desmedro de aquellos que carecen de este medio de transporte, creando fuertes desigualdades aún en familias que lo poseen, su uso es más frecuente en personas en edad laboral excluyendo al resto de sus miembros. Su utilización ha fomentado un crecimiento expansivo de la ciudad, pero, una reducción de la densidad poblacional, su punto articulador constituye extensas áreas destinadas a su movilización y

estancia, deshumanizando aquellos lugares que históricamente habían pertenecido a la población, a su seguridad y comodidad. (Brau, 2018)

Un modelo de ciudad expansiva con bajas tasas de densidad, afecta a la movilidad, accesibilidad y provisión de servicios, así como al funcionamiento eficiente de la ciudad y por lo tanto influye en la calidad de vida (GAD del Distrito Metropolitano de Quito, 2017), los problemas generados por las ciudades dispersas han fomentado nuevas ideas de una organización territorial más eficiente, en donde sean la proximidad y la accesibilidad sus principales ejes, y a su vez se encuentren interrelacionados con la disposición del espacio público, su equipamiento y movilidad, así nace la idea de “*ciudad compacta*”, entendiéndose como una que surge de una alta densidad urbana, no únicamente redensificando lo edificado sino utilizando aquellos espacios abandonados o subutilizados (Bosetti & Rosales, 2012) (Gomez Mata & Rosas Chavarría , 2018).

Las discusiones entre lo expansivo y lo compacto han generado posturas contrarias por sus dinámicas territoriales y la forma en que la población utiliza los espacios para dar respuesta a sus necesidades esenciales, así la primera genera una mayor movilidad ya que separa funciones cotidianas como vivir, trabajar, abastecer, recrear y la atención en salud, mientras que la segunda tiene como fundamento la proximidad urbana que va estrechamente relacionada a la intensidad de uso y a como la población utiliza los espacios cercanos para dar respuesta a sus necesidades, generando desplazamientos cortos que permiten un mayor uso del espacio en el día, e inclusive en la noche, previo un apropiado estudio de las actividades nocturnas que sirvan para mejorar la percepción de seguridad de la ciudadanía, aprovechando los espacios con diferentes actividades durante todo el día (Mayorga Cárdenas, 2021) (Briceño & Marin, 2017).

Un tema de preocupación en los modelos de ciudades compactas es el efecto de la densidad, la cual a largo plazo podría provocar una alta densificación generando efectos inciertos, ya que un cambio de densidad incide en la estructuración urbana conllevando a una disminución en la calidad de vida, contaminación, hacinamiento, congestión vehicular, ruido y delincuencia, efectos negativos ante el surgimiento de megaciudades, donde altos niveles de

densificación terminarían por agotar la carga ambiental. (Gaigné, Riou, & Tisse, 2012) (Chen, Beisi, & Lau, 2008), estos problemas son analizados en la Tabla 2.

Tabla 2. *Impacto Social y Ambiental de la Compacidad Urbana de una Ciudad*

Beneficios de una Ciudad Compacta	Problemas de una Ciudad Demasiado Compacta
Protege el campo, previene la invasión urbana y ayuda a mantener la biodiversidad.	Una excesiva densidad urbana implica una sobreutilización del verde urbano y espacios abiertos para el desarrollo
Limita la distancia de viajes, reduce las emisiones y los gases de efecto invernadero, y favorece a controlar el calentamiento global.	El hacinamiento en un barrio compacto puede provocar en sus habitantes ausencia de privacidad, menor bienestar y mala salud mental, haciendo necesario el escapar a un área suburbana y generando la descentralización.
Genera menor dependencia del automóvil, menor consumo de combustibles para el tráfico, fomenta el uso del transporte público, transportes alternativos y movilidad activa.	Congestión vehicular: tráfico intenso, aumento en tiempo de viajes y combustibles, mala calidad del aire.
Promueve la economía de escala, fomenta la prestación de servicios sociales.	Saturación de la ciudad, se vuelve sucia, congestionada e insegura.
Permite la combinación funcional de trabajo, recreación y comercio en proximidad.	Los edificios compactos normalmente se asocian con mala accesibilidad a iluminación y ventilación natural, y carece de vistas.
Reduce el uso de materiales y energía para la construcción de estructuras físicas, como redes viales y de abastecimiento, así como también equipamiento urbano.	Los edificios de alta densidad pueden afectar la demanda de energía para uso doméstico, grandes obras de infraestructura podrían provocar un alto impacto ambiental.
Mejora la calidad de vida al aumentar los espacios abiertos y los espacios verdes en el suelo, y genera cohesión social.	En ciudades compactas, los edificios por lo general son bloques de gran altura, que desalientan la vida comunitaria y la interacción personal entre vecinos; los efectos son cruciales en especial para ancianos y niños.

Beneficios de una Ciudad Compacta	Problemas de una Ciudad Demasiado Compacta
Más oportunidades para que la gente camine, fomente la vida comunitaria, mejora el efecto de vigilancia y seguridad pública en la ciudad.	El hacinamiento se encuentra vinculado a la mala salud, la pobreza y la delincuencia.

Fuente: Elaboración propia 2022. En base a Chen, Beisi, & Lau (2008)

El aplicar únicamente el concepto de densificación para consolidar una ciudad, puede llevar a contradicciones ante fenómenos urbanos que se intenta disminuir o erradicar, es por esto que se debe adicionar ciertas características, fomentando además la sostenibilidad urbana la cual abarca los ámbitos medioambientales, sociales y económicos, que se pueden traducir en: calidad ambiental, equidad social y equilibrio económico (Gómez & Gómez, 2015), criterio que concuerda con Alvarado, Adame & Sánchez (2017), quienes lo identifican como “*sostenibilidad social urbana*” a través de la igualdad, integración e inclusión social, una ciudad justa y participativa, construye identidad y genera empoderamiento de los espacios y sentido de pertenencia.

Conforme con este análisis se realiza un listado de las características entre ciudades difusas y compactas sustentables de acuerdo a lo indicado en la Tabla 3.

Tabla 3. Características entre Ciudad Difusa y Ciudad Compacta Sustentable

Características	Ciudad Difusa / Expansiva	Ciudad Compacta y Sustentable
Densidad	Densidad baja	Densidad adecuada
Usos	Especializados o monos funcionales	Multifuncional o mixticidad de usos
Morfología	Excesivo uso del suelo La vivienda unifamiliar es la tipología edificatoria predominante Conversión de áreas agrícolas en zonas urbanas	Uso inteligente del suelo Crecimiento vertical Conservación de áreas naturales y agrícolas

Características	Ciudad Difusa / Expansiva	Ciudad Compacta y Sustentable
	Permeabilización del suelo en especial para la creación de redes viales Prioriza la movilidad vehicular	Evita la permeabilización del suelo disminuyendo los espacios para circulación vehicular Prioriza el acceso, y recupera áreas para peatones
Equipamiento Y Espacios Verdes / Libres	Utiliza gran cantidad de tiempo y recursos para unir los diferentes puntos necesarios para su funcionamiento Consumo de gran cantidad de suelo para circulación y parqueo vehicular Inequidad o falta de equipamientos (unas zonas mejor servidas que otras)	Optimiza las redes de abastecimiento e infraestructura Prioriza la movilidad activa y sostenible Equitativa distribución de equipamientos y servicios a través de ejes estructurantes dentro de la trama urbana
Valoración Ambiental	Altos niveles de contaminación atmosférica y acústica debido a la congestión vehicular No protege el suelo periurbano permitiendo su urbanización y un acceso incompleto a redes de abastecimiento e infraestructura.	Disminuye los niveles de contaminación, la proximidad de servicios y equipamiento permite el acceso a través de medios de transporte alternativo o a pie Regula y controla el crecimiento urbano en los espacios periurbanos
Cohesión Social y Eficiencia	Separación de grupos sociales Aumento de inseguridad e indiferencia hacia el sector Gran preocupación en la producción y el consumo, pero baja inversión en el manejo de residuos	Mayor reciprocidad y variedad social Mayor seguridad y empatía hacia la comunidad Producción y consumo responsable con un manejo apropiado de residuos

Fuente: Elaboración propia 2022. En base a Espinosa (2011) e Higuera (2009)

Los estudios y conceptos urbanos generados siempre han de ir encaminados a mejorar la calidad de vida de la población, a su habitabilidad y sostenibilidad ya que mantienen una conexión directa entre sí, ante la pérdida de habitabilidad de un espacio, se crea un espacio insostenible repercutiendo en la calidad de vida de su población.

Calidad de Vida a Través de una Habitabilidad Urbana Sustentable

De acuerdo a Rueda (2004), conceptualizar la calidad de vida es muy complejo ya que no es un acto razonado a través de datos o cifras, sino de sentimientos, la mejor forma de describirla sería “*calidad de la vivencia que de la vida tienen los sujetos*” (p. 30), pero para poder determinar una aproximación a un concepto lo configura dentro de los siguientes parámetros: la generación de bienestar en la población a través de la vivienda, educación, sanidad y equipamientos; mantener una buena calidad medio ambiental, acústica, térmica y sonora; tener relaciones psicosociales e interpersonales con la familia, trabajo y el entorno social; y mantener una participación activa personal, social y jurídica,

La habitabilidad urbana es el “*hábitat*” donde se desenvuelven las actividades humanas, el cual irá orientado a satisfacer las necesidades básicas, así como los elementos subjetivos, sociales y comunitarios (Alvarado Azpeitia, Adame Matínez, & Sánchez Nájera, 2017), no se refiere únicamente al refugio o vivienda sino también a su entorno y acceso a infraestructura y servicios, un desgaste en las condiciones de habitabilidad crearía consecuentemente insostenibilidad en los entornos urbanos (Colavidas & Salas, 2005) (Rueda S. , 2004).

Un ideal de calidad de vida sería, aquel que relacione en un equilibrio perfecto lo ecológico, lo biótico y el entorno, así como también lo social, cultural y tradicional, manteniendo un equilibrio entre el sujeto y el medio en el cual se desarrolla; y su capacidad de satisfacer sus necesidades, todos estos elementos se conjugan en el entorno urbano, he aquí la relación entre calidad de vida, habitabilidad y sostenibilidad, sin habitabilidad no existe calidad de vida, constituyendo un requisito imprescindible para su desarrollo, en las ciudades el espacio urbano se constituye como productor de calidad de vida (Rueda S. , 2004) (Olmos & Haydeé, 2008) (Hernández Aja, 2009).

El ambiente construido puede ejercer de manera directa presión sobre el comportamiento y emociones de la gente, impactando en gran medida sobre la forma de vida de sus habitantes, se la puede catalogar en dos instancias, en la vida en general y en la satisfacción residencial, la forma en la que se construyen los espacios nos ayuda a incentivar

nuestras actividades tanto de estimulación como de relajación y recreación. Uno de los mejores predictores de calidad de vida de un barrio es el apego, y uno de sus mejores indicadores es la satisfacción ante la cercanía a áreas verdes debido a sus efectos positivos en la salud física y psicológica de sus usuarios, espacios que se han vuelto cada vez más importantes en el diseño urbano, siendo un buen diseño urbano aquel que nos incentive a participar (Roth, 2000) (Hofmann, Westermann, Kowarik, & Van der Meer, 2012).

Los espacios públicos barriales generan una forma de uso del espacio diferente a aquellos espacios de equipamiento de ciudad, en el primer caso son áreas de encuentro, que generan identidad en la población, desarrollan apropiación al lugar, promueven la inclusión social y heterogeneidad poblacional, en el segundo caso son espacios de paso donde no es necesario conocer al otro (Torres & Moranta, 2012), prima la indiferencia y el desconocimiento, perder los espacios de encuentro barriales dando prioridad a la viabilidad y la edificabilidad, ocasiona la disminución de la calidad de vida de sus habitantes.

Conceptualizando el Vacío

El crecimiento disperso de las ciudades ha ido creando lugares degradados, sin uso, olvidados, distribuidos en toda la ciudad, los podemos encontrar dentro de la trama urbana consolidada, así como también hacia las periferias, a estos espacios los denominaremos “vacíos urbanos”, denominación que se le da no por ser carente de contenido sino porque se encuentra carente de una actividad que lo involucre dentro de la trama urbana, más allá de una perspectiva de área no edificada o en desuso, es un sitio de tránsito sin identidad, ni historia, lugares que al carecer de estas particularidades no deben ser llamados lugares, espacios sin interacción por donde se circula sin necesidad de observar (Tenka, 2012) (Augé, 1993).

Claudia Azevedo de Sousa (2010) clasifica los “vacíos” desde los puntos de vista urbano, económico y social. De acuerdo con la categoría urbana, son áreas dentro de su configuración, deterioradas y sin valor, que pueden ser rehabilitadas e integradas a la ciudad como espacios públicos. Desde lo económico está vinculado con las áreas resultantes del abandono o reubicación de la industria, vacíos que aparecen en antiguas instalaciones de:

ferrocarril, fábricas y puertos, en los cuales se puede observar grandes zonas de infraestructuras, aquí la condición de vacío está dada por la falta de uso. Por último, desde lo social define como vacíos a las áreas que fueron densamente construidas, pero posteriormente sujetas a procesos migratorios de su población, creando “vacíos demográficos”, espacios transitorios en donde predomina la desidia y degradación, pero que pueden generar una oportunidad de cambio hacia un nuevo uso o como espacios de remembranza.

Dentro del espacio urbano podemos encontrar áreas que han quedado vacantes por diferentes motivos entre ellos el convertirlas en tierras de engorde donde sus propietarios las someten a un proceso especulativo beneficiándose de inversiones públicas de infraestructura, o son tierras con dificultades de inversión en donde sus propietarios no tienen la posibilidad económica de invertir en un proyecto inmobiliario y se convierten en un capital familiar, también se encuentran tierras institucionales las cuales están en posesión de instituciones públicas que no se han desarrollado debido a cálculos políticos o de legislación (Carrión D. , 1999).

Densificando los Vacíos

Nuevos desarrollos urbanísticos autónomos, derivados de la evolución económica y orientados a mejorar la calidad de vida de la población, han desgastado la compacidad usual de la ciudad, esta expansión urbana se ha producido a nivel mundial como consecuencia de una economía globalizada, en la cual las actividades comerciales han traspasado las fronteras del mundo, generando una economía y ciudad, dispersa, esta desintegración urbano-territorial ha generado vacíos sin precedentes (Berruete-Martínez, 2017).

Hollander, Pallagst, Schwarz y Pooper (2009), plantean la existencia de dos formas de reestructuración urbana como respuesta a una disminución poblacional, una de ellas es la creación de islas urbanas o “una ciudad dentro de una ciudad”, es decir espacios que posean nodos articuladores que les permitan desarrollarse y otra es manejar adecuadamente la densidad dentro de la ciudad, usar las áreas vacantes dispersas para reducir la densidad general. Siendo estas alternativas un instrumento para mantener la densidad y vitalidad de las ciudades.

La densidad es un indicador muy utilizado para la identificación del tejido urbano, según Gehl (2014), existe una idea muy difundida sobre la relación entre una ciudad activa y la alta densidad de los edificios, grandes concentraciones de población y una diversa oferta laboral, pero esta imagen no debe ser generalizada, lo que realmente se necesita son espacios urbanos atractivos, y personas que deseen utilizarlos. Las ciudades deben planificar espacios urbanos que provoquen el encuentro entre sus habitantes, sin deshumanizar al convertirlos en espacios de uso preferencial para el automóvil, siendo esencial generar urbes atractivas, seguras, sostenibles, vibrantes y sanas.

La densidad se puede dividir en física y percibida. La densidad física puede ser poblacional, que es aquella que expresa el número de personas o el número de residencias dentro de una determinada zona, o edificada que relaciona el área construida con una unidad de área, tiene gran conexión con la morfología ya que genera diferentes tipos de estructuras desde construcciones de una planta a torres de edificios. La densidad percibida en cambio es la apreciación y estimación individual del número de personas existentes en un espacio establecido, relaciona el área disponible y su organización, por lo tanto, es subjetiva, dentro de esta categorización podemos encontrar la alta densidad o el hacinamiento ya que generan una sensación particular de estrés psicológico la cual va íntimamente relacionada con factores socioculturales (Di Campli, 2016) (Cheng, 2009).

Una densificación urbana bien planificada debe tomar en cuenta aspectos como armonía y equilibrio entre los espacios, desmotiva interacciones sociales que no sean del agrado de la comunidad y respalda relaciones positivas que refuercen el sentimiento de cooperación y pertenencia a través de espacios de calidad que relacionen lo habitable con lo público para promover intercambio y expresión social, variados servicios y funciones, accesibles e integradas, generan tiempos de traslado menores e incentivan el uso de medios de transporte alternativos disuadiendo el uso del vehículo, con una dispersión poblacional controlada y zonas transitadas en diferentes horas del día que dará una percepción de sitio seguro; siempre se ha de cuidar de no sobre densificar ya que se generaría estrechos contactos físicos pero sociales muy distantes, y una disputa constante por el espacio, en la cual de cada área se querrá obtener

el mayor provecho económico posible, dando origen a roces e irritabilidad y un gran sentimiento de soledad (Di Campli, 2016) (Wirth, 1938).

Regeneraciones Urbanas en Espacios Vacíos o Subutilizados

La regeneración urbana puede identificarse con cualquier tipo de intervención sobre un espacio urbano existente, pretendiendo no abarcar únicamente problemas de carácter urbanístico, sino también ambientales, sociales y económicos, siendo necesaria la intervención de políticas públicas y la actuación de los sectores públicos y privados.

La Unión Europea (2010), propone concebir la regeneración urbana como un proceso, que no se limite únicamente a enfoques parciales, sino que aborde a la ciudad y su funcionalidad en forma global, con la intención de generar un desarrollo pleno y equilibrado donde la diversidad y complejidad de las organizaciones sociales urbanas y productivas, sean impulsadas simultáneamente por un uso eficaz de los recursos naturales.

Es necesario identificar los problemas urbanos dentro de las ciudades, para buscar soluciones encaminadas a mantener la equidad, integración y sustentabilidad de los proyectos, mediante una correcta organización del uso de suelo, siendo los vacíos urbanos espacios potenciales para la regeneración de la ciudad, lo cual se puede constatar a través de un análisis de distintas intervenciones realizadas a pequeña y gran escala (Tablas 4, 5 y 6), con el objeto de visibilizar las oportunidades que generan y como transforman su entorno convirtiéndolos de lugares excluidos a lugares para todos.

Tabla 4. *Análisis de Regeneración Urbana del Proyecto “Esto es una plaza”*

Proyecto:	Esto es una plaza (huerto comunitario)
Ubicación.	Zaragoza, España (Doctor Fourquet 24, Lavapies)
Año de creación:	2008

Objetivo:	Construir un lugar que genere cohesión social a través de lugares alternativos para ocio, recreación, socialización e intercambio.
Descripción proyectual:	<p>El proyecto fue creado por planificadores urbanos, arquitectos y vecinos del lugar con el objeto de intervenir un espacio que se encontraba abandonado y en desuso por más de 30 años, el área fue reclamada al Ayuntamiento de Madrid para su concesión, el cual no acepta en primera instancia, pero posteriormente en el año 2009 realizó una cesión temporal del espacio por máximo 5 años o hasta cuando el Ayuntamiento construya lo que tiene previsto en su Plan General.</p> <p>El proyecto contiene espacios para: huertos y semilleros, un jardín silvestre, y áreas para cultura y recreación. Los trabajos de construcción se realizan con materiales ecológicos o de bajo impacto ambiental.</p>
Financiamiento:	Realizado a través de presupuestos mínimos y fáciles de realizar, con ayuda de la comunidad y el Ayuntamiento.
Estrategias:	Trabajo conjunto entre planificadores urbanos y movimientos de participación ciudadana para la elaboración del proyecto. Rehabilitación y mantenimiento a través de la creación de comisiones para el uso del espacio.
Logros e impactos:	Utilización de un espacio disponible para uso y disfrute de la comunidad, que fomenta espacios de socialización, reivindicando el uso del suelo como un derecho, es considerado por sus habitantes como: <i>“Un patio de vecinos de ahora”</i> o <i>“Un oasis verde en medio del asfalto”</i> .
Actores Involucrados:	Arq. Patricia Di Monte, Arq. Ignacio Grávalos, Sociedad Municipales de Zaragoza, Asociaciones vecinales.

Fuente: Elaboración propia 2022. Blanco Sánchez & Martínez Pérez (2014)

“Esto es una plaza”, constituye un proyecto a pequeña escala que nace de una iniciativa de la comunidad de recuperar un espacio vacío (Imagen 3), proponiendo al gobierno local intervenir en este predio con un bajo presupuesto, para generar un huerto comunitario, espacios de recreación y expresión (Imagen 4), generando la colaboración de los vecinos del lugar y la creación de un espacio con identidad propia, integración y sentido de pertenencia.

Imagen 3. *Lote Doctor Fourquet 24, Lavapies, antes de la intervención*



Fuente: Blasco Sánchez & Martínez Pérez (2014)

Imagen 4. *Lote Doctor Fourquet 24, Lavapies, después de la intervención*



Fuente: Blasco Sánchez & Martínez Pérez (2014)

Tabla 5. Análisis de Regeneración Urbana del Proyecto Recuperación de la “Plazoleta de la Integración”

Proyecto:	Recuperación de la “Plazoleta de la Integración” (adyacente al puente Trujillo), Rímac
Ubicación.	Lima, Perú
Año de creación:	2015
Objetivo:	Recuperar un espacio abandonado para transformarlo en un lugar seguro y de disfrute de la comunidad.
Descripción proyectual:	<p>El distrito de la Rímac, cuenta con una gran riqueza patrimonial, pero con una infraestructura y espacio público muy deteriorados debido a la ocupación informal del distrito generando, precariedad, hacinamiento e inseguridad. El proyecto contempla la recuperación de un terreno baldío de aproximadamente 900 metros cuadrados, situado en un punto altamente transitado que conecta el Distrito del Rímac con el Centro Histórico de Lima. Para el diseño se consideró un tipo de mobiliario fijo que evitara que fuera robado o movido, creación de espacios para estancia y lectura, acompañados de áreas para vegetación.</p>
Financiamiento:	El proyecto fue financiado por la fundación AVINA, voluntarios y la Municipalidad del Rímac.
Estrategias:	Participación ciudadana Reutilización de materiales en desuso. Acuerdo con la Asociación de Libreros (Ex Quilaca) para la ocupación de la plaza.
Logros e impactos:	Posterior a la ejecución de la “Plazoleta de la Integración” la Municipalidad del Rímac, incorporó dentro de su política pública la recuperación de espacios públicos. Se ha convertido en un lugar que fomenta la cultura e integración de sus habitantes, genera más espacios más humanos, relaciona a la gente y fomenta la creatividad.
Actores Involucrados:	Municipalidad del Rímac, Ocupa tu calle, Fundación AVINA, Fundación Porticus y ONU – Hábitat.

Fuente: Elaboración propia 2022. En base a Ocupa Tu Calle (2019).

La recuperación de la “Plazoleta de la Integración”, es un proyecto nacido por un grupo de ciudadanos, en el cual se da vida a un lugar que se encontraba inutilizado convirtiéndolo en un sitio en donde se promueve la lectura y la convivencia de la población en el sector (Imagen 5 y 6).

Imagen 5. *Plazoleta de la Integración antes de la intervención*



Fuente: Ocupa Tu Calle: ciudadanos que promueven la recuperación del espacio público en Lima LA. Network, 2018.

Imagen 6. *Plazoleta de la integración luego de la intervención*



Fuente: Ocupa Tu Calle (2019)

Estos tipos de intervención se han llevado a cabo mediante acciones realizadas por la comunidad, para utilizar espacios que se encontraban en desuso y devolverlos a la colectividad como medios de expresión social y cultural, otorgándole al espacio un sentido diferente a través de intervenciones puntuales y de baja inversión.

Tabla 6. *Análisis de Regeneración Urbana del proyecto “Zorrotzaure”*

Proyecto:	Zorrotzaurre – El “Manhattan bilbaíno”
Ubicación.	Bilbao - España
Año de creación:	Empieza en el año 1995 con la aprobación del PGOU (Plan General de Ordenación Urbana) de Bilbao, que modifica el uso industrial a residencial.
Objetivo:	Rehabilitar una zona degradada para convertirla en una isla para vivir, trabajar y disfrutar.

Descripción proyectual:	<p>El proyecto contempla tres ámbitos de acción: dos relacionados a equipamientos (sanitarios y terciarios) y otro a los usos mixtos (residencia, equipamiento y producción económica). Se plantea la construcción de vivienda a gran escala (hasta 5.474 unidades de vivienda), las cuales estarán enmarcadas dentro de la Norma ISO 14006 (Sistema de Gestión del Ecodiseño). Dentro de las políticas públicas utilizadas se estable que, el 50% de la vivienda tendrá protección oficial, y la gran mayoría de estas estarán destinadas a la población menor a 35 años, se exonerará de impuestos urbanos a las edificaciones residenciales existentes, se reservará el 25% del suelo destinado a la construcción para comercios, equipamiento privado y oficinas, además, para mantener la identidad del barrio se planificó la recuperación de edificios representativos existentes y se apoyará a la población para la rehabilitación de sus viviendas.</p>
Financiamiento:	Se realiza a través del Gobierno Vasco.
Estrategias:	<p>Dar solución al problema de inundabilidad del área, para lo cual se propone el cambio de península a isla a través de la apertura del canal de Deusto.</p> <p>Reutilizar la ciudad existente para convertirla en un barrio nuevo integrado al resto de la ciudad.</p> <p>Trabajar con los edificios y estructuras existentes, ayudando a definir nuevos usos y funciones.</p> <p>Integrar el lago eje de Zorrotzaurre con sus barrios vecinos Abandoibarra, Deusto, Olabeaga, Sarriko, San Ignacio y Zorrotza.</p> <p>Canalizar la movilidad, creando un vínculo fluido y dinámico con el territorio.</p> <p>Crear vivienda accesible y sostenible.</p>
Logros e impactos:	<p>Transforma un espacio remanente de la ciudad en un barrio sostenible, con proyectos respetuosos al medio ambiente, implantación de empresas no contaminantes, vivienda subsidiada y amplias áreas de ocio y recreación.</p> <p>Constituye un ejemplo de sostenibilidad ya que se enfoca en tres aspectos: el crecimiento económico, con la edificación de nueva vivienda en una ciudad en pleno desarrollo; la sostenibilidad social, a través de la creación de vivienda social; y la sostenibilidad ambiental, con el uso de tecnología y materiales innovadores, logrando el control de emisiones de carbono y residuos, además de una alta eficiencia energética.</p>

Se constituye como un área de oportunidad para el desarrollo general de la ciudad, espacio de acogida para nueva población, generadora de actividad económica y con equipamientos sociales de calidad.

**Actores
Involucrados:**

Instituciones Públicas: Gobierno Vasco (Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda), Ayuntamiento de Bilbao, Autoridad Portuaria de Bilbao.
Entidades Privadas: Sociedad Promotora Inmobiliaria Margen Derecha S.L., Vicinay Cardenas S.A., asociación de vecinos.
Comisión Gestora para el Desarrollo de Zorrotzaurre (propietarios de terrenos públicos y privados en el sector).

Fuente: Elaboración propia 2022. En base a Ziarrusta (2006) y Zubero (2012)

Este proyecto de regeneración urbana realiza una intervención integral en un área industrial que se encontraba devastada por su abandono y falta de uso, generando propuestas no únicamente a nivel urbano sino también social y económico, e intenta no perder su historia a través de la restauración de antiguos edificios que conserven su memoria, con un cambio de usos enfocado en las nuevas realidades (Imagen 7 y 8).

Imagen 7. Un área de Zorrotzaure en el año 1992 y 2007



Fuente: Tomado de Bruttomesso (2018)

Imagen 8. Zorrotzaure Masterplan



Fuente: Zorrotzaure masterplan - Zaha Hadid Architects (s/f).

Densificar a través de la Sustentabilidad

Higueras (2009), plantea el desafío de generar ciudades consolidadas y sostenibles para lo cual identifica diez principios para su desarrollo: densidad urbana adecuada, variedad y complejidad de morfologías edificatorias, mixticidad de usos, sistemas que estructuren zonas verdes y áreas libres, optimización de redes de suministro e infraestructura urbanas, equipamientos integrados a los espacios públicos, gestión adecuada de la movilidad urbana, reciclaje y consumo consciente y responsable, evidenciar la importancia ambiental del suelo peri-urbano para la conservación de los diferentes ecosistemas y la generación de cohesión social a través de la equidad y la participación, elementos que ayudarán a controlar el crecimiento de la mancha urbana, revitalizar la ciudad consolidada, y crear un equilibrio urbano entre lo construido y el medio ambiente.

Es necesario realizar una transición hacia un nuevo modelo de ciudad ecológica y sustentable cuya planificación tome en cuenta al suelo como un recurso finito, e impida su sobreexplotación, privilegiando el recurso construido y urbanístico existente, sobre lo nuevo, a través de la rehabilitación, la reutilización y el reciclaje, organizando lo disperso, y vinculando tejidos, acrecentando su complejidad a través de usos mixtos y nuevas centralidades, el objetivo, construir urbes y no urbanizaciones, en la que se tome en cuenta en su proyección tanto la función como la habitabilidad, esto implica además un cambio de mentalidad de la población hacia un uso menos consumista y más restringido de los recursos (Rueda, De Cáceres, Cuchí, & Brau, 2012), (Gaja Díaz, 2008), (Espinosa Dorantes, 2011)

Generar ciudades sostenibles amerita un enfoque completo de sus beneficios y una planificación muy cuidadosa gestionando en forma sustentable los recursos naturales no renovables, para lo cual se plantea cuatro ejes para su evaluación: compacidad que se mide a través de la proximidad de servicios y equipamientos que conforman el barrio o ciudad proporcionando comunicación e intercambio; complejidad urbana conformada por una interacción entre personas jurídicas, equipamientos e instituciones; eficiencia para gestionar en forma sustentable los recursos naturales no renovables sin arriesgar los hábitats vitales y; cohesión social que da a la comunidad un sentido de pertenencia a un determinado lugar y

permite la interacción en el espacio urbano. (Rueda, De Cáceres, Cuchí, & Brau, 2012), (Espinoza Dorantes, 2011).

Rueda, De Cáceres, Cuchí, & Brau (2012), organizaron un sistema de indicadores que permiten a través de múltiples variables cuantificar y medir la sustentabilidad, su flexibilidad admite su aplicación tanto a nivel de planificación de nuevos desarrollos o como análisis de aquellos que se encuentran consolidados, indicadores que se describen en la Tabla 7.

Tabla 7. Indicadores de sustentabilidad

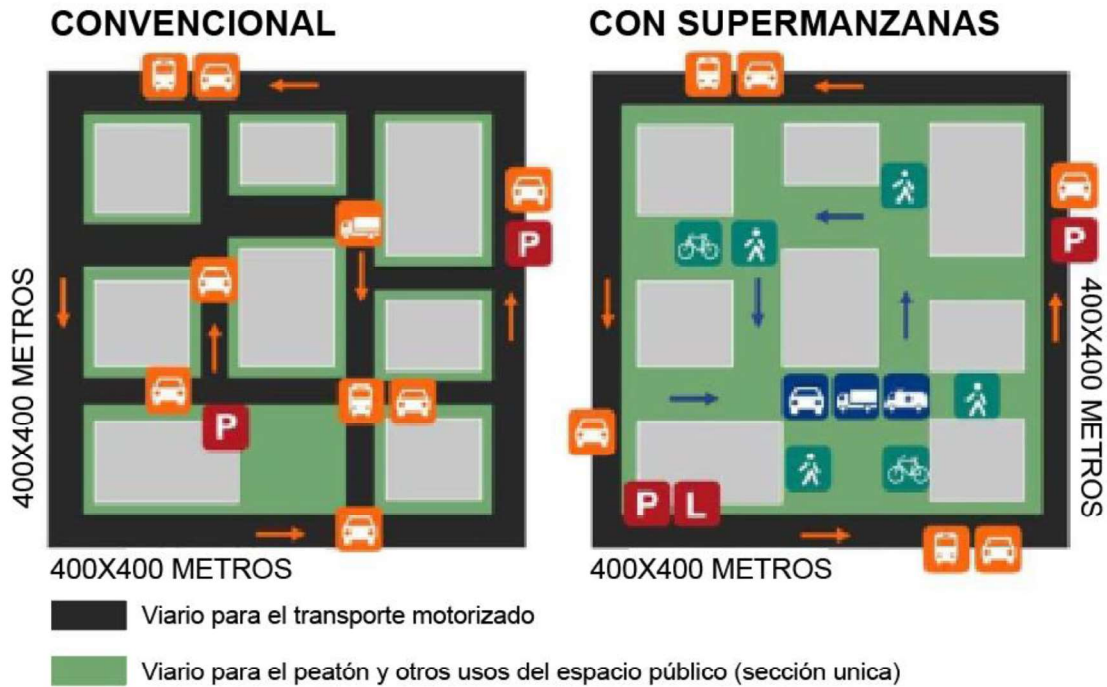
EJES	AMBITO	PESO	INDICADOR	
COMPACIDAD Y FUNCIONALIDAD	Ocupación del suelo	25%	01	Densidad de vivienda
			02	Compacidad absoluta
			03	Compacidad corregida
			04	Espacio estancia por habitante
	Movilidad y servicios		05	Modo desplazamiento población
			06	Proximidad redes transporte alternativo
			07	Espacio peatones y/o convivencia
			08	Proximidad aparcamiento bicicletas
			09	Aparcamientos automóviles fuera de la calzada
			10	Puntos recarga vehículo eléctrico
	Espacio público y habitabilidad		11	Autocontención laboral
			12	Calidad del aire
			13	Confort acústico
			14	Confort térmico
			15	Accesibilidad del viario
			16	Índice Habitabilidad del espacio público
COMPLEJIDAD	Organización urbana	25%	17	Índice diversidad urbana
			18	Densidad de personas jurídicas
			19	Mezcla de usos
			20	Actividades densas en conocimiento
			21	Continuidad espacial y funcional calle
	Espacios verdes y biodiversidad		22	Índice biótico del suelo
			23	Espacio verde por habitante
			24	Proximidad a espacios verdes
			25	Dotación de arbolado viario
EFICIENCIA	Metabolismo urbano	25%	26	Consumo energético residencial
			27	Consumo energético servicios
			28	Consumo energético alumbrado público
			29	Autosuficiencia energética EERR
			30	Emisiones gases efecto invernadero
			31	Consumo de agua potable
			32	Aguas residuales tratadas

EJES	AMBITO	PESO	INDICADOR	
			33	Suficiencia hídrica
			34	Generación de residuos por habitante
			35	Recogida separada bruta
			36	Cierre de ciclos de materia orgánica
COHESIÓN SOCIAL	Cohesión social	25%	37	Índice segregación población mayor
			38	Índice segregación población extranjera
			39	Índice segregación titulados superiores
			40	Distribución territorial y género RFD
			41	Índice sintético desigualdad social
			42	Proximidad a equipamientos básicos
			43	Dotación de equipamientos básicos
			44	Vivienda protegida
			45	Función guía de la sostenibilidad

Fuente: Elaboración propia 2022. En base a Rueda, De Cáceres, & Brau (2012)

Generar ciudades sostenibles implica además una redistribución espacial en varios niveles altura, superficie y subterráneo y no únicamente en un solo plano, con la finalidad de recuperar la superficie que hoy es usada en su gran mayoría por el vehículo privado, en favor del peatón, el espacio público, la infraestructura verde, y las edificaciones, utilizando a nivel de superficie como instrumento de movilidad, las supermanzanas, compuestas por células de aproximadamente 400x400m en donde las vías esenciales para el transporte vehicular se encuentren hacia los extremos y las vías internas sean devueltas al resto de ciudadanos para aquellos que gustan de ir a pie, o usar bicicletas, permitiendo además el paso de transporte de emergencia y de residentes del lugar adecuando su velocidad a la del peatón, una ciudad en la que se tome en cuenta la escala humana, se aliente al tránsito peatonal y no al vehicular, son reformas espaciales que se relacionan directamente con este objetivo logrando sostenibilidad, seguridad y vitalidad en las ciudades, y sin duda mejorarán la calidad de vida de sus habitantes (Rueda S. , 2011) (Gehl, 2014).

Imagen 9. Modelo de supermanzanas



Fuente: Tomado de Rueda, De Cáceres, Cuchí & Brau (2012)

Políticas y Normativas para el uso sustentable de vacíos urbanos en Ecuador

No se puede hablar de ciudades sustentables sin leyes y normas que garanticen y promuevan la conservación y uso adecuado de sus recursos, es así que la actual Constitución de la República del Ecuador (CRE), reconoce por primera vez a la naturaleza como titular de derecho, garantizándole el respeto a su existencia y conservación de sus ciclos vitales, estableciendo deberes y responsabilidades de la población, cualquier persona en forma individual o colectiva podrá actuar a su favor y reclamar las acciones indicadas en la Constitución. (Art. 71 y Art. 83)

La CRE (2008), otorga a los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) Municipales, competencias exclusivas para planificar el desarrollo del cantón y formular los correspondientes Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT), para articularlos con la planificación nacional, regional y provincial, otorgándoles el control sobre la ocupación

y el uso del suelo (Art. 264), estableciendo la participación del Estado y de los GAD Municipales en la adopción de políticas incluyentes y participativas que regulen el crecimiento urbano (Art. 415), determinando que los cantones tienen la potestad de planificar el uso y ocupación de su territorio.

Con el fin de regular las competencias de la planificación urbana en los diferentes niveles de gobierno y establecer una organización política administrativa en el 2010 se crea el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) y el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas (COPFP), los cuales establecen los lineamientos para la desarrollo y aprobación de dos instrumentos el Plan de Desarrollo (PD) y el Plan de Organización Territorial (POT), además el COOTAD establece un nuevo instrumento denominado, plan de urbanismo, pero no se especifica su regularización (Art. 60; h), posteriormente en el año 2016 se crea la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS) incorporando además de lo determinado anteriormente el Plan de Uso y Gestión de Suelo (PUGS), (Art. 27), con el fin de aplicar derechos esenciales al territorio, y presentar a los GAD Municipales un instrumento que les ayude en la planificación de asentamientos urbanos y rurales inclusivos y sustentables. (Granizo, 2013)

Estos planes deben contener como mínimos los siguientes parámetros: diagnóstico, propuesta y modelo de gestión (COPFP, Art. 42), además deben incorporar los componentes estructurante y urbanístico (LOOTUGS, Art. 27), y regirse por principios de: sustentabilidad, equidad territorial y justicia social, autonomía, coherencia, concordancia, derecho a la ciudad y función pública del urbanismo (LOOTUGS, Art. 5), estos tendrán una vigencia de doce años (LOOTUGS, Art. 30).

El “*derecho a edificar*” es considerado de “*carácter público*” siendo la facultad de usar y edificar en un determinado predio del estado y no exclusiva de su propietario, estableciéndose diferentes instrumentos para la gestión del suelo, su adquisición y administración (LOOTUGS Art. 8, Art. 47).

Tabla 8. Instrumentos para la gestión del suelo

INSTRUMENTO	FINALIDAD	HERRAMIENTAS
Distribución equitativa de las cargas y los beneficios	Promueve una distribución equitativa de los beneficios derivados del desarrollo urbano y el ordenamiento territorial entre los actores involucrados en función de las obligaciones asumidas.	Unidad de actuación urbanística LOOTUGS: Arts. 48, 49
Intervención en la morfología urbana	Permite intervenir en la morfología urbana y estructura predial, mediante la asociación de propietarios para obtener una nueva configuración física.	Reajuste de terrenos Integración Inmobiliaria Fraccionamiento, partición o subdivisión Cooperación entre partícipes LOOTUGS: Arts. 54, 55, 56, 57, 58.
Regularización del mercado del suelo	Establece mecanismos para evitar actividades especulativas en el sector inmobiliario y facilitación de la adquisición de suelo público para el desarrollo de actuaciones urbanísticas	Derecho de adquisición preferente Ejercicio de derecho de adquisición preferente Efecto de compraventa sin notificación Declaración de desarrollo y construcción prioritaria Declaración de zonas especiales de interés social Anuncio del proyecto Afectaciones Enajenación de predios afectados Derecho de superficie Bancos de suelo LOOTUGS: Arts. 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 70
Financiamiento del desarrollo urbano	Mecanismos que permiten que la sociedad participe de los beneficios económicos resultantes de la planificación urbanística, transforma al suelo rural en urbano o en de expansión urbana, modifica el uso del suelo y autoriza un mayor aprovechamiento	Concesión onerosa de derechos LOOTUGS: Arts. 71, 72
Gestión del suelo de asentamientos de hecho	Promueve la regularización física y legal de asentamientos de hecho	Obligatoriedad del levantamiento de información Declaratoria de regulación prioritaria LOOTUGS: Arts. 74, 75, 76

Fuente: LOOTUGS (2016). Elaboración propia 2022.

Entre algunas de las herramientas que se podrían utilizar para la intervención de suelo vacante dentro de la trama urbana están: el reajuste de terrenos que permite la reestructuración de uno o más predios para unificarlos y crear espacios más eficientes; la integración inmobiliaria con el fin de unir varios lotes de diferentes propietarios y convertirlos en una unidad predial de mayor tamaño; el fraccionamiento o subdivisión de uno en varios predios sujetos a la regularización urbana del polígono en intervención; la cooperación entre partícipes que permite un reparto equitativo de cargas y beneficios entre los propietarios de los terrenos los cuales garantizan las cesiones y costos de la urbanización dentro de lo establecido en la normativa legal y; la concesión onerosa de derechos por suelo creado con la cual se autoriza un aumento de edificabilidad para un mayor aprovechamiento urbano (LOOTUGS, 2016).

Dentro de estos parámetros la conservación del suelo es “*prioridad nacional*”, estableciéndose para ello un marco legal para su uso y conservación (CRE, 2018, Art. 409), siendo los organismos del estado quienes a través de planes de “*desarrollo social, manejo sustentable del medio ambiente y de bienestar colectivo*”, pueden ocupar espacios vacíos o subutilizados que se encuentran dentro de los límites urbanos mediante la expropiación de un bien por considerarlo de utilidad pública para esto es necesario realizar su justa valoración, compensación y pago (CRE, 2008, Art. 323), entendiéndose por bien a los predios urbanos sin edificar y edificaciones deterioradas que han permanecido en propiedad de una persona natural o jurídica por un lapso de cinco años o más, predios iguales o mayores a diez mil metros cuadrados que no hayan sido urbanizados en un tiempo de cinco o más años. (COOTAD, 2016, Art. 594).

El COOTAD (2016), intenta persuadir la construcción en inmuebles no construidos que se encuentren dentro de áreas urbanizadas y estén provistos de servicios básicos, estableciendo un impuesto del dos por mil anual sobre el valor gravado del inmueble el cual se recaudará hasta que se ejecute la construcción, en caso de ser usados como parqueaderos deberán justificar su uso en el lugar caso contrario se considerará predio no edificado. No aplicarán a este tributo los terrenos que son parte de una “*explotación agrícola, y/o ganadera*” y que se hallaren dentro del límite urbano, las edificaciones destruidas por desastre natural durante los

cinco años inmediatos posteriores al evento, por transferencia de dominio durante el año de traspaso y el subsiguiente tiempo que puede extenderse hasta cinco años dentro de lo establecido en la ley, tampoco son objeto de este impuesto los solares con un valor inferior a veinte y cinco remuneraciones mensuales básicas unificadas y los predios de propiedad de entidades públicas, de instituciones de beneficencia, de organismos internacionales de función pública o que hayan sido declarados de utilidad pública (Art. 508, Art. 509, Art. 510).

CAPÍTULO 2: Análisis de la Problemática

Contexto Histórico

Hacia el año 1922 y con el objeto de superar una fuerte crisis económica se empieza a revalorizar la tierra, ocasionando especulación, especialmente en aquellas ubicadas en las afueras de la ciudad y que antiguamente constituían haciendas y estancias residenciales, la tierra se urbanizaba sin ningún control, siendo el municipio el que asumía la tarea de dotar a estas lotizaciones con servicios de higiene básicos lo cual representaba altos costos para la institución, basados en este crecimiento desordenado el municipio propuso comprar la mayor cantidad de tierra que se considere puede ser urbanizada, la mayor parte de los cuales se encontraban en el sector norte de la ciudad en especial en las planicies de Ñaquito, donde se comenzó a realizar obras de infraestructura y servicios con la supuesta finalidad de utilizar las ganancias recibidas para fomentar el desarrollo al sur de la ciudad, lo cual no se efectuó sino más bien se realizó la compra y venta de terrenos cuyas ganancias fueron reinvertidas en el mismo sector en obras de infraestructura y compra de nuevos terrenos (Achig, 1983) (Carrión & Erazo Espinosa, 2012, no 41 (3))

Entre los años 1942 y 1945 se crea el primer Plan Regulador de Quito, el cual dividió a la capital en tres zonas en las cuales ubicó usos del suelo y actividades específicas en cada una de ellas, así al sur se encontraría la industria con clases obreras y una incipiente clase media, en el centro se ubicaría el área administrativa ocupada por la clase media y popular encontrándose además los centros religiosos, educativos y cívicos, el norte se caracterizaría por ser una zona con amplias zonas residenciales y de equipamiento deportivo orientado a la ocupación de clases media y alta (Carrión & Erazo Espinosa, 2012, no 41 (3)) (Villacrés, s.f.), es así que se diseñaron importantes áreas verdes en el sector que hoy corresponde al sector de Ñaquito, y se proyecta el desplazamiento del centro Administrativo y Financiero del centro hacia el norte de la ciudad, este desplazamiento constituyó el eje sobre el cual se agruparían establecimientos turísticos, educativos, recreativos, y gubernamentales, el plan proponía además para las áreas residenciales una densidad de 100 habitantes por hectárea con lotes de

1000 metros cuadrados, lo cual no fue aceptado por las clases altas, modificándose a 3000 metros cuadrados para proyectar edificios rodeados de amplias áreas verdes (Monard Arciniegas, 2020).

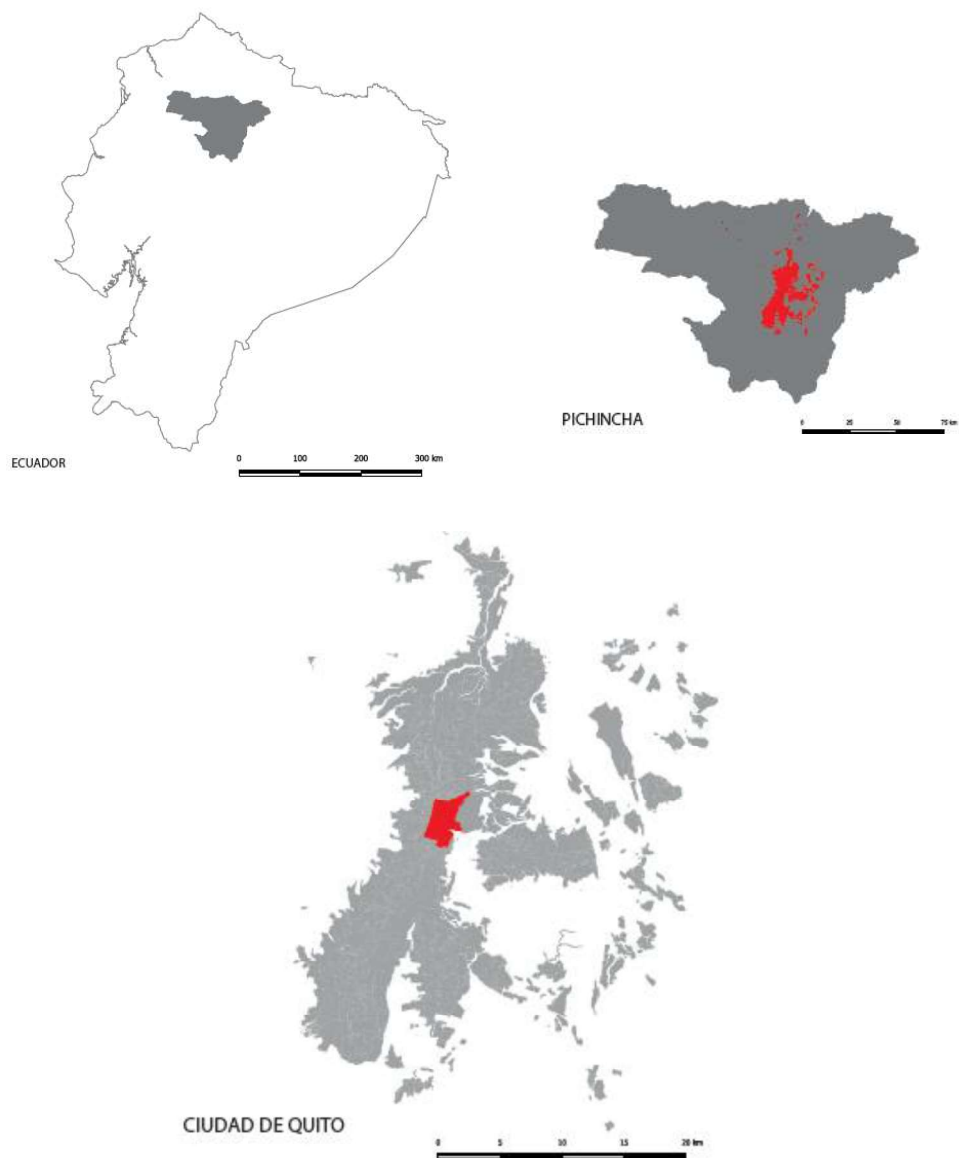
El proceso urbanístico y la forma de ocupación del suelo en el área de estudio está marcada por decisiones socio políticas que han constituido un factor determinante para su morfología actual dándole al lugar ese carácter de área financiera y comercial, la cual poco a poco ha ido desplazando a la residencial para dar paso a estas como actividades predominantes del sector con la necesidad de crear espacios de servicio improvisados para abastecer esta demanda.

Contexto Urbano

Ubicación

El área de estudio comprende el Sector de Iñaquito, limita al Norte con la Av. Gaspar de Villarreal, al Sur la Av. Eloy Alfaro, al Este la Av. República del Salvador y al Oeste la Av. 10 de Agosto.

Imagen 10. *Mapa de ubicación de la parroquia de Iñaquito*



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a Google.Maps

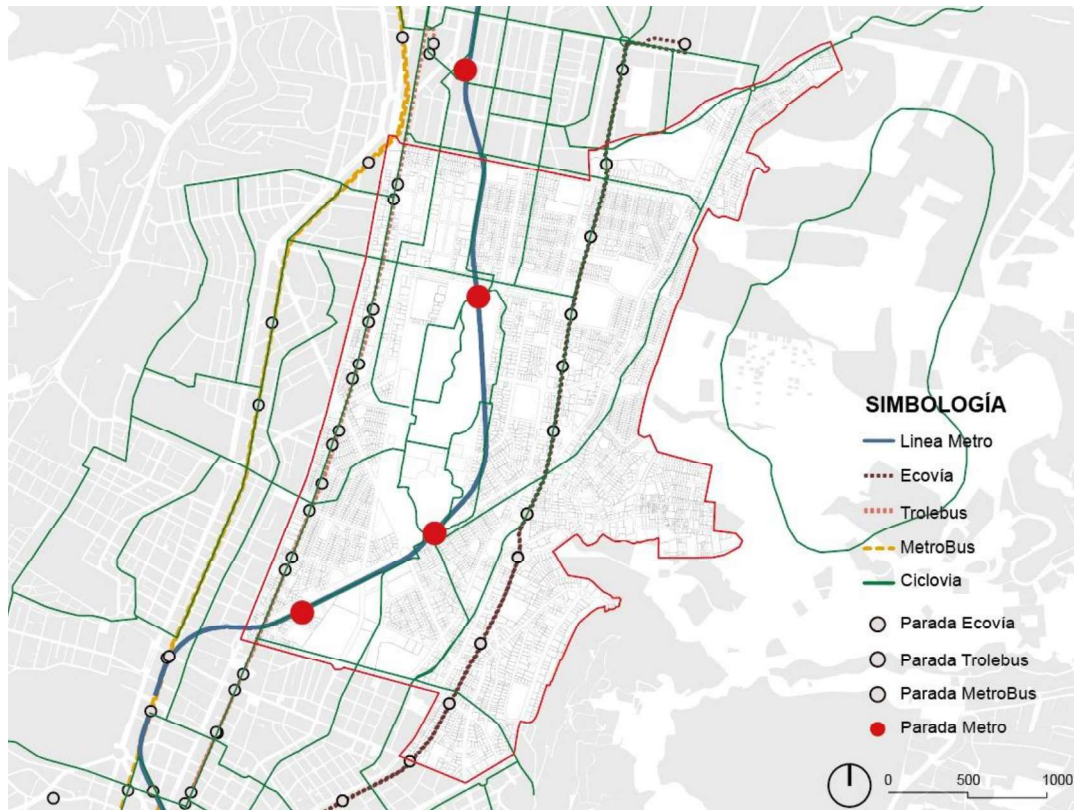
Movilidad y accesibilidad

Posee una red de transporte público, que permite a la población fácil acceso al lugar y su movimiento a diferentes sectores de la ciudad siendo la red vial longitudinal la mejor abastecida ya que cuenta con tres corredores BRT (Bus Rapid Transit) para el transporte masivo: Línea Metro, Trolebús, y Ecovía, así como también líneas de transporte urbano, y paradas del Metro de Quito (Imagen 11), las cuales conectan el sector en sentido Norte y Sur, la conexión en sentido transversal es poca y no abarca un territorio muy extenso.

La accesibilidad a esta zona es muy amplia debido a la gran aglomeración de equipamiento y actividades en el sector, priorizando el traslado de la población a través de los diferentes sistemas de transporte público masivo, a pesar de existir esta oferta de movilidad pública se puede observar el uso habitual del transporte privado, lo que genera congestión vehicular en especial en horas de ingreso y salida de las oficinas.

El sector mantiene una priorización al movimiento vehicular, la infraestructura vial en especial los pasos a desnivel, descomponen geográficamente el sector, desvinculando y fragmentando el espacio, se enfoca en el traslado de la población desde este punto hacia las periferias, sin generar una conexión interna que permita la libre circulación peatonal y de transporte no motorizado que ayuden a mantenerlos activos.

Imagen 11. *Ejes de movilidad urbana*



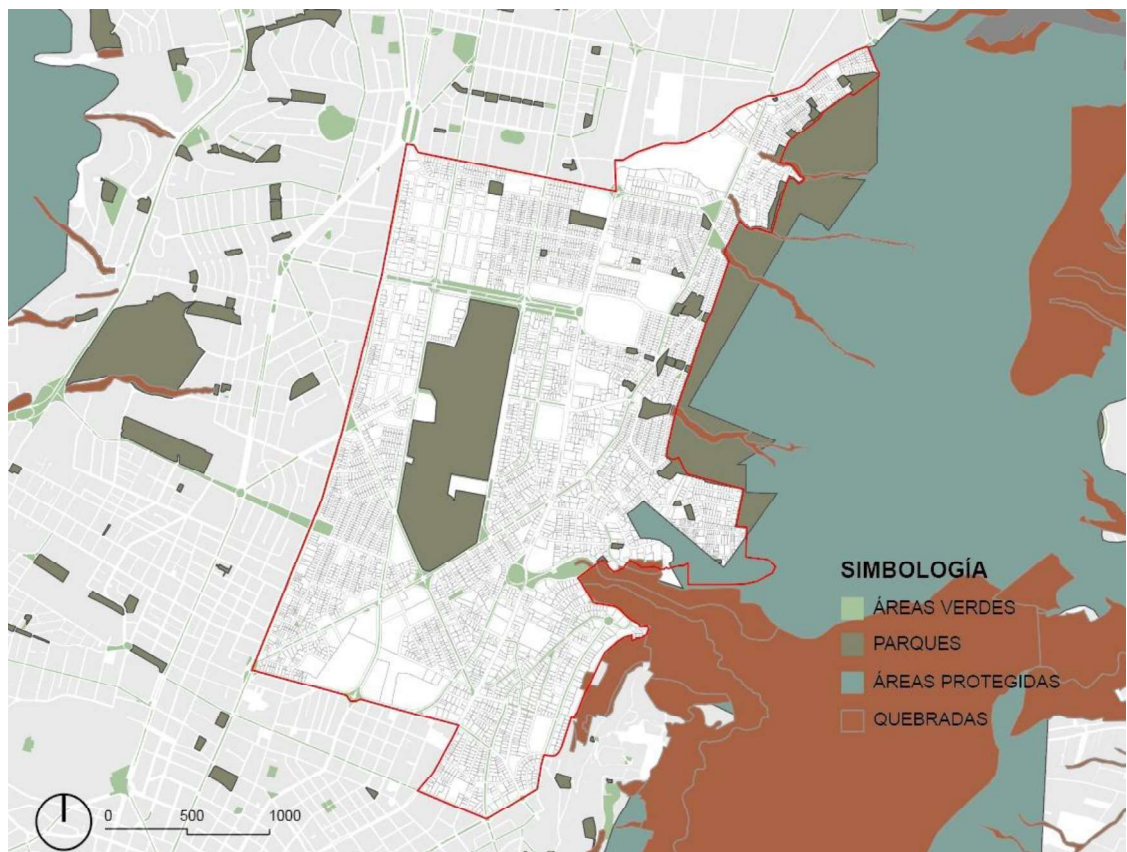
Fuente: Elaboración propia 2022. En base a la cartografía digital del Portal Oficial del Gobierno Abierto Quito.

Verde Urbano

Iñaquito está construido sobre un área pantanosa que fue disecada debido al avance progresivo de la ciudad es así que entre los años 45 a 60 se rellenaron las quebradas del sector de la Carolina y el Aeropuerto, entre ellas la de Rumipamba y Rumichaca que antiguamente cruzaba por el sector de estudio, reemplazando un sistema de drenaje natural por un artificial, la red de alcantarillado, que en el caso de Quito evacúa además de aguas servidas, aguas lluvia (De Noni, Fernández, & Peltre, 1986), perdiendo así un espacio que servía de hábitat a plantas y animales nativos y conservando únicamente lo que hoy es el parque La Carolina en remembranza de aquellas que se destruyeron debido a la expansión urbana.

El parque La Carolina es uno de los espacios verdes más importantes de la ciudad, y se encuentra ubicado aproximadamente en el centro de la parroquia de Ñaquito como se aprecia en la Imagen 12, debido a su tamaño forma parte del equipamiento urbano de la ciudad, los espacios verdes al interior de las manzanas son pocos o nulos, no tiene una conexión con otros equipamientos urbanos de similares características. Esta carencia de infraestructura verde barrial que se encuentra constituida por pequeños espacios abiertos evita que se genere cohesión e integración a nivel local, y que a su vez se conecte a través de corredores verdes a las grandes áreas verdes de la ciudad, para crear zonas de amortiguamiento para el ruido y mejorar la calidad del aire fomentando un hábitat para las especies silvestres y promoviendo la biodiversidad.

Imagen 12. *Ejes de verde urbano*

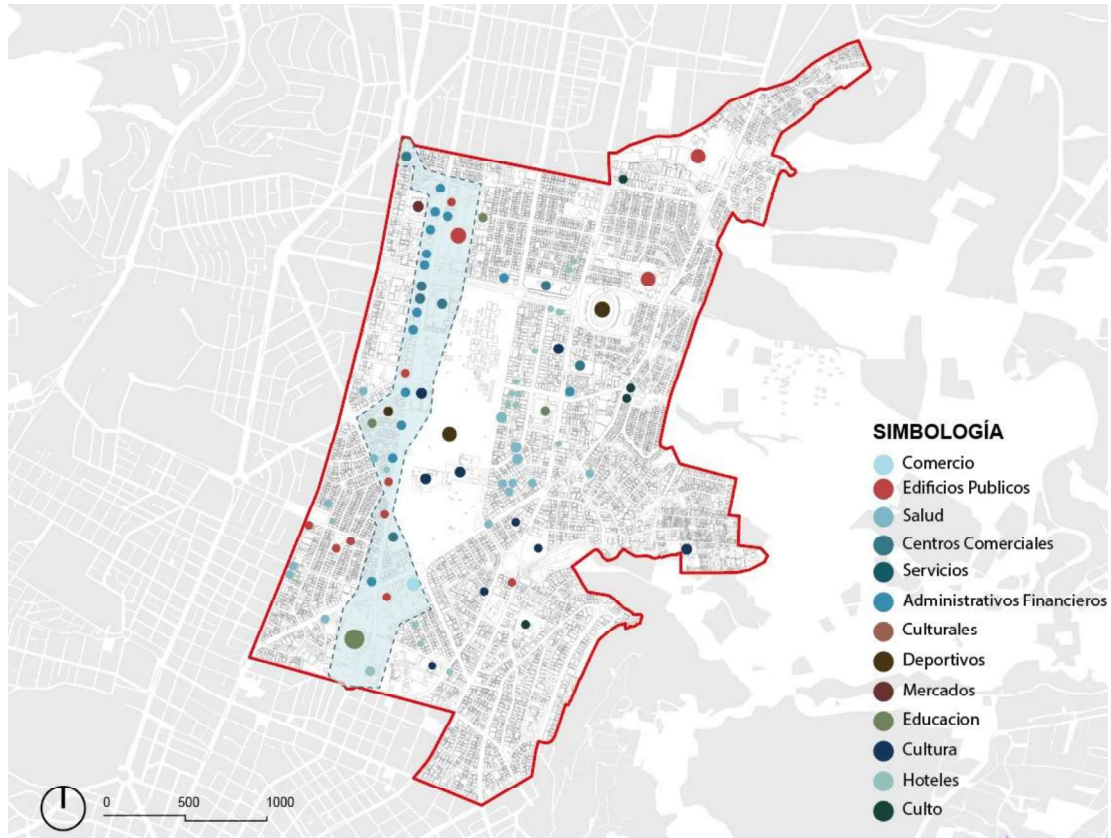


Fuente: Elaboración propia 2022. En base a la cartografía digital del Portal Oficial del Gobierno Abierto Quito.

Equipamientos

La parroquia cuenta con una diversidad de equipamiento ubicado hacia las avenidas principales, en el lado oeste del parque La Carolina comprendido entre las Av. Amazonas, 10 de Agosto y Gaspar de Villarreal y Atahualpa, se observa una concentración de equipamiento especialmente de comercio, finanzas y de administración pública, estos equipamientos han atraído otro tipo de servicios como los profesionales, y de turismo, convirtiendo al sector en un punto de atracción de actividades económicas (Imagen 13), este factor ha tenido un efecto negativo en sus zonas aledañas apoderándose poco a poco de las áreas residenciales ya que las empresas pueden ofrecer un mejor costo para el alquiler o venta de una propiedad, cambiando viviendas por oficinas, además tanto los predios vacíos como los alrededores de las vías son ocupados como parqueaderos, observándose un desequilibrio en el uso del espacio el cual está siendo usado más por vehículos que por personas (Imagen 16).

Imagen 13. Equipamientos

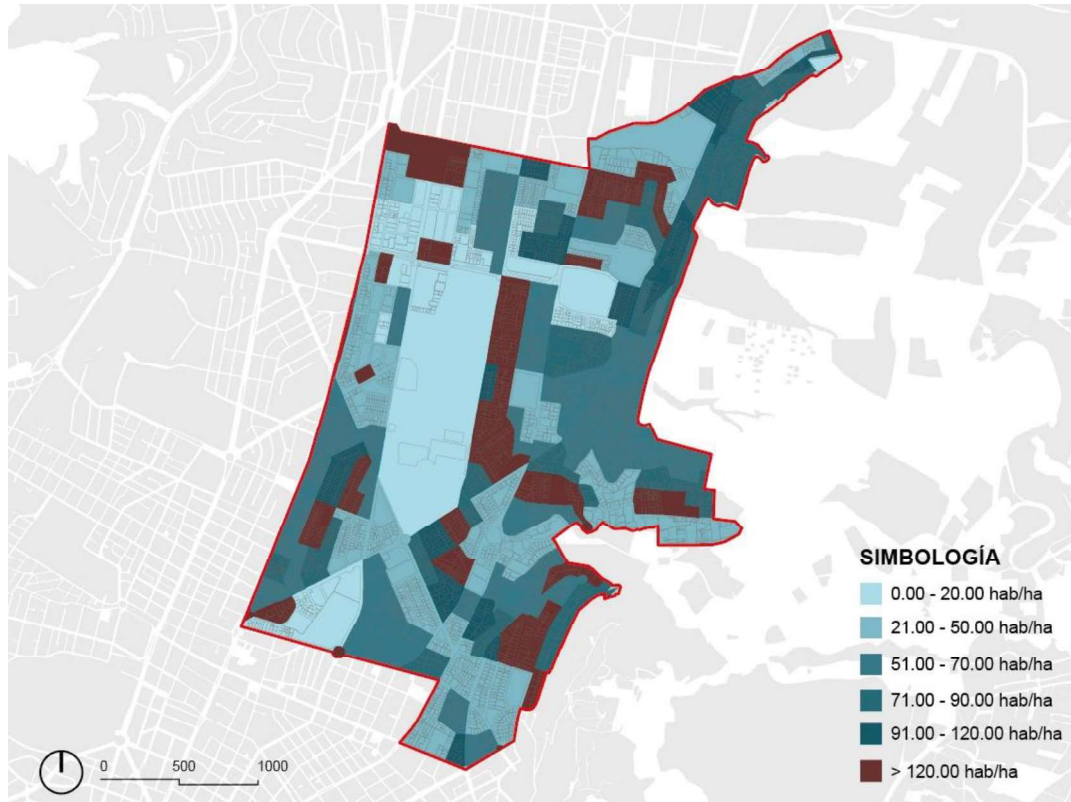


Fuente: Elaboración propia 2022. En base a la cartografía digital del Portal Oficial del Gobierno Abierto Quito.

Densidad Poblacional

Se puede observar en general una baja densidad poblacional (Imagen 14), a pesar de que el lugar ofrece una gran oferta de equipamiento urbano en especial en el lado oeste del parque La Carolina, pero lejos de constituir un atractivo para la población se ha convertido en una desventaja, ya que estos ocupan una amplia cantidad de espacio para el desarrollo de sus actividades es así que los espacios sin ningún uso son usados como parqueaderos y contribuyen a la baja densidad, a su vez generan una considerable población flotante en el sector la cual crea presión sobre la infraestructura existente (Imagen 13).

Imagen 14. *Densidad poblacional*

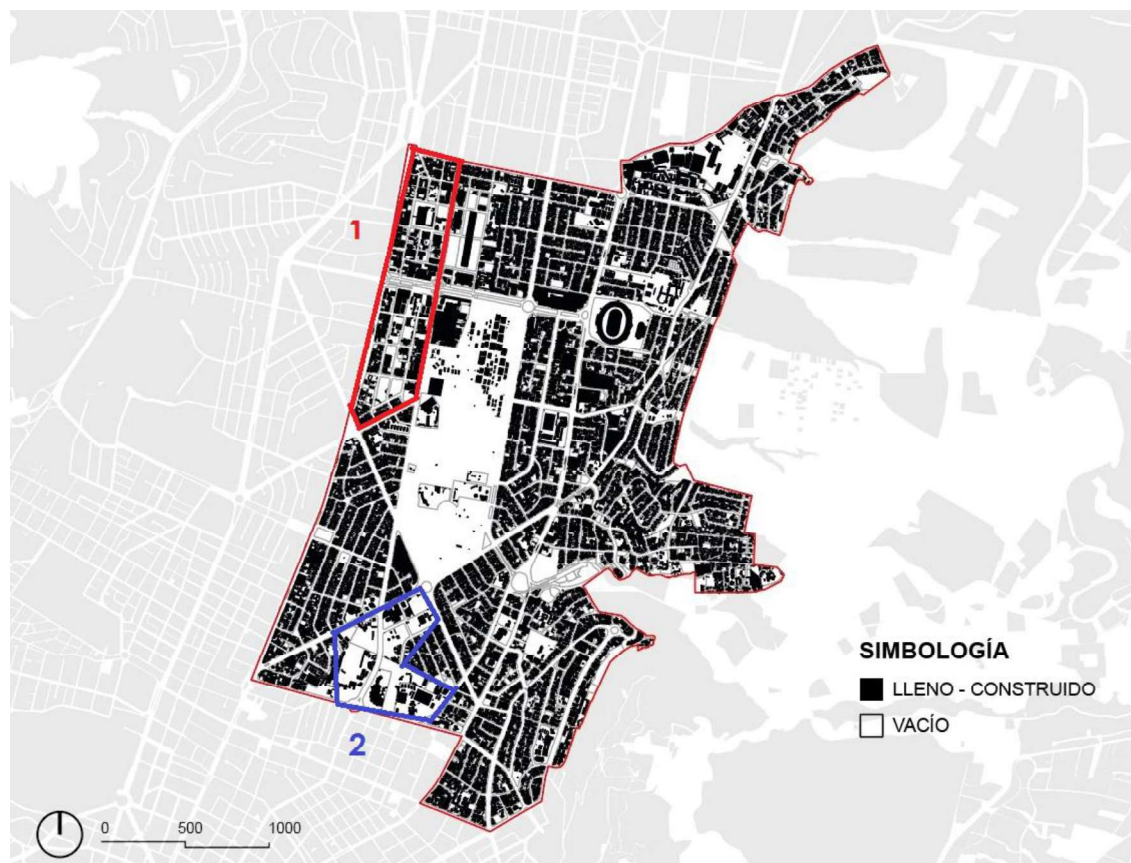


Fuente: Elaboración propia 2022. En base a la cartografía digital del Portal Oficial del Gobierno Abierto Quito.

Llenos y Vacíos

La configuración del lugar guarda una estrecha relación con la ubicación del equipamiento urbano y la densidad poblacional, podemos identificar dos áreas en las cuales se generan mayores vacíos una que corresponde a equipamiento educativo y de turismo y que necesitan espacios abiertos para sus actividades diarias y otra en la cual se encuentran predios vacíos destinados en su mayoría a parqueaderos (Imagen 15 y 16).

Imagen 15. *Llenos y Vacíos*



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a la cartografía digital del Portal Oficial del Gobierno Abierto Quito.

Imagen 16. Vista del sector ubicado entre las avenidas Gaspar de Villarroel, Naciones Unidas y Amazonas, 10 de Agosto.

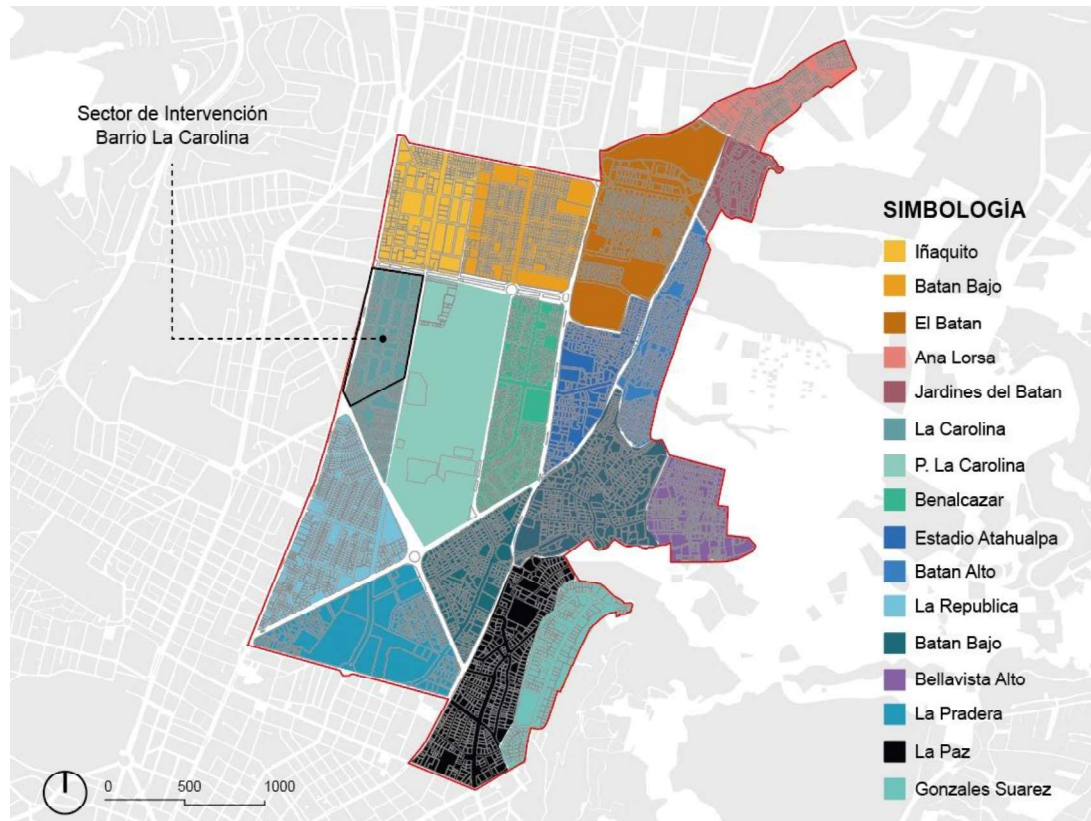


Fuente: Elaboración propia 2022.

Delimitación del Área de Estudio

Del análisis se desprende que el área que presenta la mayor cantidad de problemas en el sector es la ubicada entre las Av. Atahualpa y Gaspar de Villarroel de Norte a Sur y 10 de Agosto y Amazonas en sentido Este Oeste, área que a su vez se encuentra dividida física y geográficamente por la Av. Naciones Unidas conformando dos áreas con una similitud de inconvenientes urbanos, para el análisis de sustentabilidad del barrio se tomará el área comprendida entre las Av. Naciones Unidas, Atahualpa y Amazonas, 10 de Agosto, que además se encuentra muy cercana al parque “La Carolina”, componente que añade mayor interés en esta zona. La localización del sector propuesto se presenta en la Imagen 17.

Imagen 17. Localización del sector de estudio



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a https://issuu.com/felipecisneros0/docs/analisis_sitio_i_aquito

Análisis Urbano en base a indicadores de Sustentabilidad

En base a la metodología planteada se realiza la evaluación de las diferentes variables que intervienen en los indicadores, los valores se han conseguido del análisis de la información de la cartografía digital del Portal Oficial del Gobierno Abierto Quito, del geo portal del Centro de Información Urbana de Quito (CIUQ), y el plano del Catastro Municipal.

Para los diferentes cálculos a realizar se tomarán como dato invariable el área aproximada del sector de estudio, 220.080,23 M2 (área bruta, que incluye vías y espacios de estancia, valor tomado del plano catastral del GAD del Distrito Metropolitano de Quito).

Eje de Compacidad y Funcionalidad

Permite identificar la forma de ocupación del suelo, relaciona el espacio construido y la presión que este ejerce sobre el espacio público, la cantidad de verde urbano existente en la calzada y su percepción dentro del espacio, la distribución y proximidad de la población a espacios donde desarrollar actividades prioritarias y cercanía a equipamientos básicos, factores que permiten edificar hábitats urbanos más sostenibles, tomando en cuenta los siguientes ámbitos: morfología urbana, espacio público y hábitat y, movilidad y servicios. (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2008) (Hermida, Orellana , Cabrera , & Calle, 2015).

Morfología Urbana

Densidad de Vivienda (DV)

Constituye el número de viviendas promedio en una superficie determinada, para el cálculo se han obtenido los datos del geo portal del CIUQ en base al censo realizado por el INEC en el año 2010 y su proyección al año 2019, el área se ha obtenido del plano del Catastro Municipal, se determina como valor deseable una densidad mayor a 40 viviendas por hectárea (valor tomado del estudio del proyecto La Ciudad es Esto).

Para el año 2010 la densidad de vivienda se encontraba por debajo del rango de densidad deseable, pero si se realiza el cálculo en base a la proyección para el año 2019 con 1524 viviendas se tiene una densidad 69,25 viviendas por hectárea, Tabla 9.

$$DV = \text{Número de viviendas/hectárea}$$

Tabla 9. *Cálculo de densidad de vivienda*

No. viviendas	Área de estudio	DV (Vivien /ha.)	Año
612	22,008	27,80	2010
1524	22,008	69,25	2019

Fuente: Elaboración propia 2022. En base al geo portal del CIUQ y Catastro Municipal.

Imagen 18. *Densidad de vivienda 2010 y 2019*



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a la cartografía digital del geo portal del CIUQ.

La imagen 18, está basada en datos del año 2010 y 2019, se puede observar la forma en la que el sector se va densificando, se aprecian áreas que ya cuentan con densidades mayores a 40 viviendas por hectárea, si el Distrito Metropolitano de Quito propone una densidad neta de población para el año 2040 de 250 habitantes por hectárea (GADDMQ, 2018, pág. 198), su planificación debería estar orientada a llegar y no sobrepasar estos parámetros, para obtener esta densidad poblacional sería necesario contar con un máximo de 69,4 viviendas por hectárea considerando que en cada unidad de vivienda se tendrá un promedio de 3.6 personas (MIDUVI, 2015, pág. 15), en base a este cálculo y la proyección dada para el 2019 el sector ya se encontraría dentro de este rango, Tabla 9.

En el sector existen áreas con densidades muy bajas donde se ubican los predios vacíos y edificios dedicados exclusivamente a comercio creando espacios aislados dentro de la trama urbana, y otras que tienden a sobre densificarse, para ejemplificar este caso se toma el Edificio One ubicado en la Av. Naciones Unidas y Amazonas que de acuerdo a datos obtenidos de la página web de la constructora Uribe & Schwarzkopf cuenta con 223 unidades de vivienda, es decir un solo edificio ocupa la densidad de 3,23 hectáreas del sector tomando como máximo 69 viviendas por hectárea.

Densidad Urbana de Habitantes (DUH)

Corresponde al número de habitantes sobre la superficie efectiva neta, exceptuando para el cálculo la superficie de vías y equipamiento básico, se determina como valor deseable mayor a 120 habitantes por hectárea (valor tomado del estudio del proyecto La Ciudad es Esto)

$$\text{DUH} = \text{número de habitantes} / \text{superficie efectivamente neta.}$$

Tabla 10. *Cálculo de densidad urbana de habitantes del sector*

Habitantes	Superficie Neta (Ha.)	Hab. /Ha.	Año
1.442,00	17,90	80,56	2010
1.992,00	17,90	111,28	2019

Fuente: Elaboración propia 2022. En base a la cartografía digital del geo portal del CIUQ

Del cálculo se obtiene que la densidad poblacional por hectárea en el año 2010 y su proyección al 2019 se encuentra bajo los rangos mínimos propuestos (Tabla 10), Barcelona considera un rango equilibrado entre 220 y 350 habitantes por hectárea (Rueda S. , 2010, pág. 8) y el GAD del Distrito Metropolitano de Quito propone para el 2040 una densidad deseable de 250 habitantes por hectárea (GADDMQ, 2018, pág. 198), sobre estos valores ocurriría el caso contrario una sobre densificación, la población no se encuentra distribuida uniformemente, existen torres de edificios de uso mixto con gran cantidad de unidades de vivienda que concentra a la población en determinados lugares, mientras que otros se encuentran vacíos o con poca población como se observa en la Imagen 19.

Imagen 19. Representación gráfica de la densidad de habitantes 2010 y 2019



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a la cartografía digital del geo portal del CIUQ.

Área de Predios Vacíos (APV)

Corresponde a aquellos predios con más del 50% de sus áreas sin uso definido, que podrían ser utilizados para mejorar las características del sector, para este cálculo se realiza un levantamiento de sitio de los predios vacíos o subutilizados obteniendo el área total del predio y su porcentaje (Imagen 20, Tabla 11), se tomará como valor deseable menor al 30% (valor tomado del estudio del proyecto La Ciudad es Esto).

$$APV = (\text{área de predios vacíos}) / (\text{área total de predios}) \times 100$$

Imagen 20. *Predios con más del 50% de áreas sin uso definido*



Fuente: Elaboración propia en base a observación realizada en sitio.

Tabla 11. *Predios vacíos y su porcentaje en relación al total del predio*

	Área total del predio	Área Vacía (m2)	%
1	935,26	937,26	100
2	8372,77	8.372,77	100
3	5824,62	5.824,62	100
4	8171,27	4.719,95	58
5	1639,74	1.639,74	100
6	3926,26	3.926,26	100
7	2127,79	2.127,79	100
8	7297,52	6.006,46	82
9	10395,27	7.436,24	72
10	8182,41	5.575,16	68
11	685,37	685,37	100
Total		47.251,62	

Fuente: Elaboración propia 2022. En base a observación realizada en sitio y datos obtenidos del Catastro Municipal.

Tabla 12. *Porcentaje de áreas vacías con relación al total de predios*

Áreas (ha)		
Predios Vacíos	Total de Predios	%
4,65	17,90	26

Fuente: Elaboración propia 2022

Al relacionar el área total de predios con el área de predios vacíos calculado en la Tabla 12, se observa que se encuentra dentro de los rangos propuestos, los vacíos más grandes se

encuentran entre las vías secundarias al interior del área de estudio, mientras que hacia las vías principales son escasos.

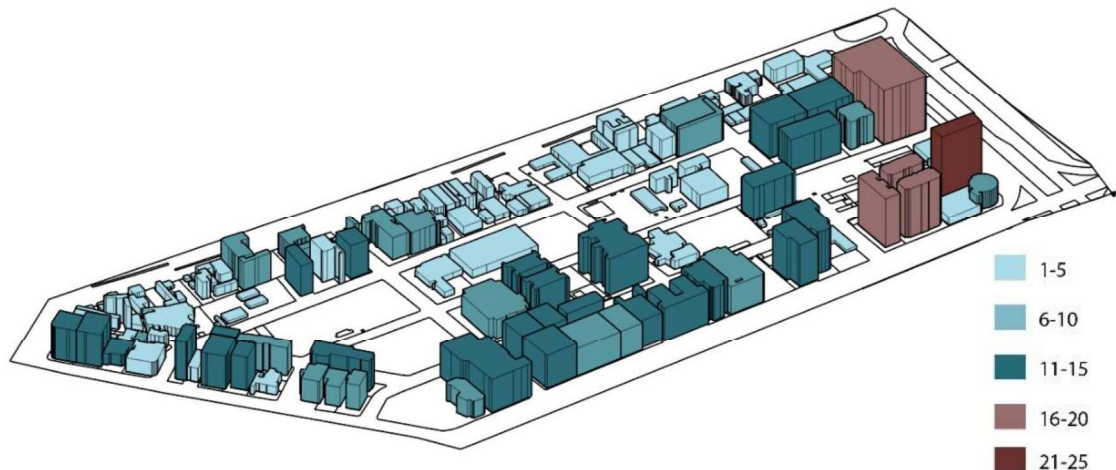
Habitabilidad del Espacio

Compacidad Absoluta (CA)

Permite conocer el volumen edificado y la presión que ejerce sobre la trama urbana, su cálculo indica la altura media de las edificaciones en el sector (Rueda S. , 2010), se realiza una toma de datos en el lugar para contar el número de pisos por edificación se considera una altura de tres metros por piso para el cálculo del volumen (Imagen 21), la superficie total del sector es la establecida al inicio del análisis de los indicadores, valor deseable mayor a 5 metros.

$$CA = \text{Volumen edificado} / \text{superficie}$$

Imagen 21. *Volumen de edificaciones en el sector*



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a datos tomados en sitio.

Tabla 13. *Cálculo de compacidad absoluta*

Volumen edificado (m3)	Área de estudio (m2)	h promedio (m)
2,189,231.86	220.080,23	9,95

Fuente: Elaboración propia 2022

El sector tiene una altura promedio de 9.95 metros (Tabla 13) sobre la totalidad del área de estudio, de acuerdo a la normativa vigente en el sector se permite construir de 10 a 16 pisos es decir una altura de entre 30 y 48 metros (Imagen 22), pero si un proyecto es calificado como Eco-Eficiente y se encuentra ubicado en áreas de influencia del sistema de transporte y las condiciones urbanísticas de los lotes lo permiten se autoriza el incremento de pisos por suelo creado (Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, 2019, Art. IV.1.94, Art. IV.1.95, Art. IV.1.96), existiendo la posibilidad de aumentar el número de pisos de acuerdo al proyecto.

Imagen 22. *Número de Pisos para el sector de acuerdo al PUGS*



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a la cartografía digital del Portal Oficial del Gobierno Abierto Quito.

Compacidad Corregida (CC)

Permite generar una idea de la porosidad de los tejidos urbanos, una transición entre los espacios construidos o comprimidos y áreas de estancia y convivencia en los espacios públicos o descomprimidos, ayudando a una transición visual y espacial flexibles (Rueda S. , 2010) (Durán, 2013), el volumen edificado es el mismo obtenido para la compacidad absoluta, se ha tomado como espacio de estancia al bulevar de las Naciones Unidas que limita al Norte del área de estudio, se obtiene el área in sitio descontando el área dedicada a ingreso de vehículos hacia los edificios y ciclovía, se toma como valor mínimo deseable entre 10-50 metros (valor tomado del Sistema de Indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas)

$CC = \text{volumen edificado} / \text{espacio público de estancia (áreas verdes, jardines, bulevares, aceras mayores a 5m)}$.

Tabla 14. *Cálculo de la compacidad corregida*

Volumen edificado (m3)	Espacio público (m2)	CC (m)
2,189,231.86	3,995.21	547.96

Fuente: Elaboración propia 2022

Siendo el Bulevar de las Naciones Unidas el único espacio de estancia con el que cuenta el lugar, se observa un desequilibrio entre el volumen construido y los espacios públicos de estancia, lo cual es confirmado a través del indicador el que sobrepasa por mucho el parámetro deseado (Tabla 14), en este caso los predios vacíos han servido como un atenuante a estos valores por no poseer grandes volúmenes construidos (Imagen 21).

Accesibilidad del Viario (AV)

Identifica los tramos de calles con una accesibilidad aceptable, así como también los tramos cuyos niveles son insuficientes, (Rueda S. , 2010), el objetivo principal es facilitar la transición entre la calzada y la acera de manera segura y sin dificultades, las áreas se han calculado en base a la observación en sitio, se tiene como valor deseable el 90% de tramos con accesibilidad suficiente, pendientes menores al 5% y aceras mayores a 0,9 m de ancho (valor tomado del Sistema de Indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas).

$AV = (\text{tramos de calle con accesibilidad suficiente, buena o excelente} / \text{tramos del viario total}) * 100$

Tabla 15. *Parámetros de evaluación de accesibilidad del viario*

	Pendiente	1acera	2 aceras	Tramos de calle (m)
Excelente	< 5%	-	> 2,5 m	6.739,60
Buena	< 5%	> 2,5 m	-	97,98
Suficiente	< 5%	> 0,9 m	-	558.60
Insuficiente	5 - 8%	-	< 0,9 m	-
Muy insuficiente	> 8%	-	< 0,9 m	-
			Total	7.396,18

Fuente: Elaboración propia. En base a Rueda (2010) y datos obtenidos en sitio.

$$\text{Aviario} = (7.936,18 / 7.396,18) * 100$$

$$\text{Aviario} = 100\%$$

Tomando como variables la pendiente y el ancho de la acera la accesibilidad al viario público dentro del sector se encuentra en niveles aceptables, de la observación en sitio se desprende además su estado físico, encontrándose deterioradas en especial hacia la Av. 10 de Agosto, y en tramos de las calles Iñaquito y Núñez de Vela (Imagen 23) que poseen aceras arboladas en donde las raíces de los árboles han ocasionado la rotura de la capa de hormigón, constituyendo una limitante para las personas con movilidad reducida, personas de la tercera edad y niños.

Imagen 23. Fotografía del estado de las aceras del área de estudio, calle 10 de Agosto.



Fuente: Elaboración propia 2022

Proporción de Calle (PC)

Mide la presión ejercida por las edificaciones dentro del tejido urbano y la posibilidad de visualizar el cielo desde la perspectiva del peatón, relaciona la altura de los edificios (h) y el espacio libre existente entre fachadas (d), lo que repercute en el bienestar térmico y lumínico de los espacios (Rueda S. , 2010), se tiene como valor mínimo deseable una relación h/d menor a 2,0 (valor tomado del Sistema de Indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas)

PC = tramos de calle con una relación suficiente, buena o excelente / tramos del viario público total

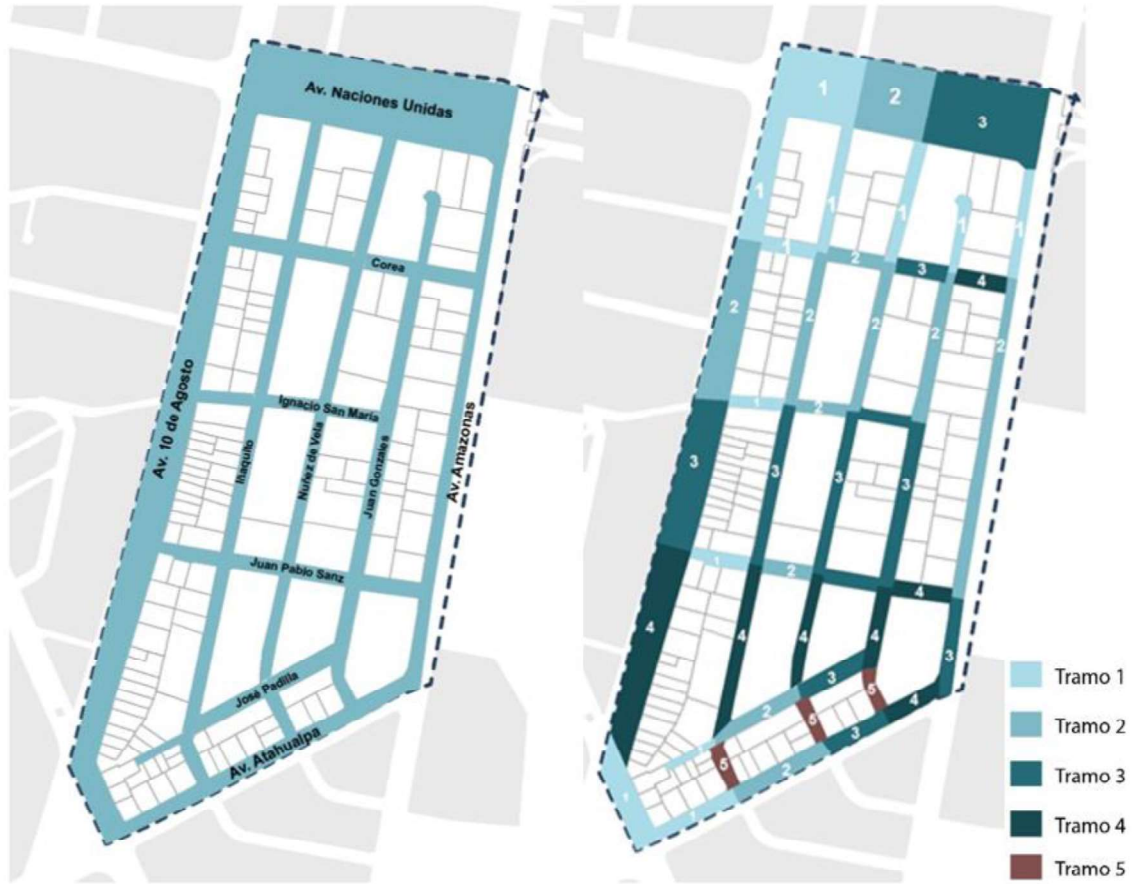
Tabla 16. *Parámetros evaluativos para calificar la proporción de calle.*

	Excelente E	Buena B	Suficiente S	Insuficiente I	Muy insuficiente MI
h/d	< 0,5	0,5-1	1-2	2-3,5	>3,5

Nota: Elaboración propia. En base a Rueda (2010).

Para facilitar la evaluación de este y otros indicadores se ha esquematizado las calles y numerado por tramos, (Imagen 24), para obtener una identificación clara del indicador analizado se han calificado los tramos que corresponden a las vías en las cuales existe la mayor cantidad de vacíos (Imagen 20) y como contraste a esta información los tramos en los cuales al momento tienen mayor área construida (Imagen 21), se ha determinado como (h1) y (h2) a las alturas de las edificaciones por lado de calle y de acuerdo a cada predio, la altura se ha calculado con un promedio de 3 metros por piso, constituyendo (h) la suma de las alturas de las edificaciones por tramo, la distancia (d) constituye el espacio que se genera entre edificaciones, se realizó el cálculo de acuerdo a la fórmula para establecer los valores para la calificación (Tabla 17).

Imagen 24. Ubicación de vías y tramos para cálculo de indicadores.



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a Google Maps.

Tabla 17. Cálculo de proporción de calle.

Tramos							
Calle	#	h1	h2	h (h1+h2)	d	PC (h/d)	Calificación
Iñaquito	2	0	0	0	25,2	0,00	E
		9	3	12	25,2	0,48	E
		3	12	15	25,2	0,60	B
		3	12	15	25,2	0,60	B
		21	12	33	25,2	1,31	S
		30	0	30	25,2	1,19	S
	3	24	6	30	25,2	1,19	S
		24	6	30	25,2	1,19	S
		6	9	15	25,2	0,60	B
		9	9	18	25,2	0,71	B
		6	0	6	25,2	0,24	E
		6	0	6	25,2	0,24	E
		3	0	3	25,2	0,12	E
		3	0	3	25,2	0,12	E
		6	0	6	25,2	0,24	E
		3	0	3	25,2	0,12	E
		9	0	9	25,2	0,36	E
		3	0	3	25,2	0,12	E
	4	33	0	33	25,2	1,31	E
		3	0	3	25,2	0,12	E
		36	0	36	25,2	1,43	S
		3	6	9	25,2	0,36	E
		15	3	18	25,2	0,71	B
		3	36	39	25,2	1,55	B
Núñez de Vela	2	6	21	27	25,2	1,07	S
		9	36	45	25,2	1,79	S
		0	39	39	25,2	1,55	S
	3	3	6	9	25,2	0,36	E
		15	3	18	25,2	0,71	B

Tramos								
Calle	#	h1	h2	h (h1+h2)	d	PC (h/d)	Calificación	
Juan González	4	0	0	0	25,2	0,00	E	
		9	0	9	25,2	0,36	E	
		9	30	39	25,2	1,55	S	
	2	3	0	3	25,2	0,12	E	
		3	3	6	25,2	0,24	E	
		3	6	9	25,2	0,36	E	
		3	0	3	25,2	0,12	E	
		21	36	57	25,2	2,26	I	
		36	36	72	25,2	2,86	I	
	3	0	3	3	25,2	0,12	E	
		0	3	3	25,2	0,12	E	
		39	6	45	25,2	1,79	S	
		39	0	39	25,2	1,55	S	
	4	0	0	0	25,2	0,00	E	
			h1	h2	h (h1+h2)	d	PC (h/d)	
	PROPORCIÓN SUFICIENTE	máximo 8 PISOS	24	24	48	25,2	1,90	

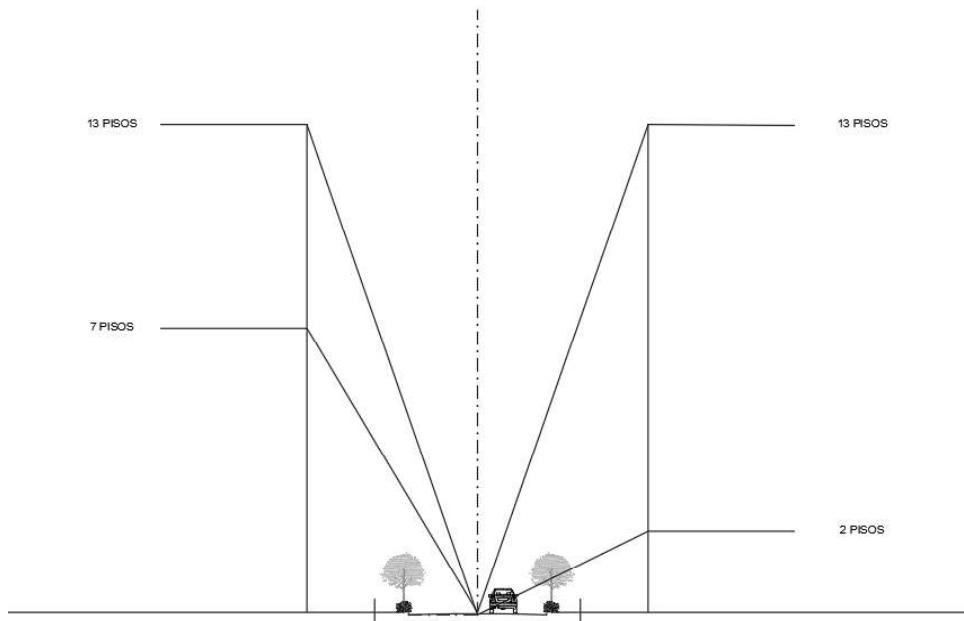
Fuente: Elaboración propia 2022.

Los tramos de calles que lograron una evaluación excelente corresponden a los tramos en los cuales se ubican lotes vacíos, al contrario, se observan lugares que ya tienen una calificación de insuficiente como ocurre en el tramo 3 de la calle Juan González en donde se encuentran edificaciones que se han construido ocupando la altura máxima permitida en el sector que es de 12 pisos más 1 adicional de áreas comunales, total 13 pisos por lado de calle.

Para obtener una altura deseada se despeja h de la fórmula teniendo $h = PC \times d$, el valor de PC máximo es 2 y la distancia entre fachadas es de 25,2 metros teniendo como resultado

51,60 dividido para 2 lados que conforman un tramo de calle tenemos 25,8 si la altura promedio por piso es 3 tenemos 8,3 pisos por lado, tomando en cuenta que si el valor es subido al inmediato superior el PC sobrepasaría 2, entonces la altura máxima para edificar en el sector debería ser 8 pisos o un equivalente a su suma entre tramos para no perder niveles lumínicos y térmicos, al momento no se siente la falta de estas características por la existencia de espacios vacíos y edificaciones que todavía no han llegado a la altura de construcción permitida, pero si todos los lotes se construyeran de acuerdo a la normativa actual se perderían estos niveles de confort existentes al momento.

Imagen 25. Representación gráfica de una calle tipo del sector y su relación entre altura y proporción de calle.



Nota: Elaboración propia 2022. En base a Rueda (2010).

Percepción Espacial del Verde Urbano (PEVU)

Mide la presencia de arbolado en el espacio vial desde la apreciación visual del peatón (Rueda S. , 2010), para el computo se utilizan los esquemas de la Imagen 24, y se establece por cada tramo: largo (l), ancho (a) y área, así como el diámetro aproximado de la copa para

establecer su tamaño como grande, pequeño o mediano y el número de árboles existentes (#), como se indica en la Imagen 26 y Tabla 18, se tiene como valor mínimo deseable mayor al 10% del volumen verde, en un mínimo del 50% de los tramos de calle de la ciudad/barrio/sector (valor tomado del Sistema de Indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas)

En la Tabla 18 se observa además dos cálculos adicionales para obtener el indicador uno el volumen de copas que es igual a $(4/3) \times \pi \times r^3$, para obtener el volumen total de copas se multiplica el valor obtenido por el número de árboles; y otro el volumen visual que es igual a la longitud del tramo por el ancho de calle y por 8 de altura, estos valores se relacionan para obtener el porcentaje del volumen verde el cual debe ser mayor al 10%, escogiendo únicamente los tramos con estas características y su superficie para adquirir el valor del indicador.

PEVU = superficie de vías con un volumen verde superior al 10% / superficie total de vías

Imagen 26. Ubicación del arbolado por tramos de calles.



Fuente: Elaboración propia en base a datos tomados en sitio.

Tabla 18. *Cálculo de volumen de copas y porcentaje de volumen verde por tramos.*

Calle / Avenida	#	Tramos			Arbolado					
		l	a	Área	Tamaño	#	Volumen copas	Volumen total copas	Volumen Visual	Volumen verde %
Naciones Unidas	1	78.99	26.00	2,053.74	M	1	65.45	65.45	16,429.92	0.40
	2	82.07	26.00	2,133.82	M	3	65.45	196.35	17,070.56	1.15
	3	130.92	26.00	3,403.92	-	0	65.45	0.00	27,231.36	0.00
Corea	1	61.86	16.00	989.76	M	4	65.45	261.80	7,918.08	3.31
	2	63.12	16.00	1,009.92	M	8	65.45	523.60	8,079.36	6.48
	3	53.97	16.00	863.52	M	5	65.45	327.25	6,908.16	4.74
	4	58.67	16.00	938.72	M	12	65.45	785.40	7,509.76	10.46
Ignacio San María	1 - 2	121.37	16.00	1,941.92	-	0	65.45	0.00	15,535.36	0.00
	3	54.59	16.00	873.44	M	10	65.45	654.50	6,987.52	9.37
Juan Pablo Saenz	1	67.24	16.00	1,075.84	M	1	65.45	65.45	8,606.72	0.76
	2	56.60	16.00	905.60	M	2	65.45	130.90	7,244.80	1.81
	3	61.70	16.00	987.20	M	2	65.45	130.90	7,897.60	1.66
	4	65.09	16.00	1,041.44	-	0	65.45	0.00	8,331.52	0.00
José Padilla	1 - 3	244.67	16.00	3,914.72	-	0	65.45	0.00	31,317.76	0.00
Atahualpa	1 - 2	229.18	9.00	2,062.62	-	0	65.45	0.00	16,500.96	0.00
	3	71.41	9.00	642.69	M	2	65.45	130.90	5,141.52	2.55
	4	72.21	9.00	649.89	M	9	65.45	589.05	5,199.12	11.33
10 de Agosto	1	142.74	11.00	1,570.14	M	9	65.45	589.05	12,561.12	4.69
	2	182.09	11.00	2,002.99	M	3	65.45	196.35	16,023.92	1.23
	3	173.08	11.00	1,903.88	M	5	65.45	327.25	15,231.04	2.15
	4	236.14	11.00	2,597.54	M	10	65.45	654.50	20,780.32	3.15
República	1	95.28	11.00	1,048.08	M	2	65.45	130.90	8,384.64	1.56
Iñaquito	1	144.49	15.20	2,196.25	M	21	65.45	1,374.45	17,569.98	7.82
	2	174.83	15.20	2,657.42	M	32	65.45	2,094.40	21,259.33	9.85
	3	184.10	15.20	2,798.32	M	16	65.45	1,047.20	22,386.56	4.68
	4	198.41	15.20	3,015.83	M	41	65.45	2,683.45	24,126.66	11.12
	5	50.36	14.00	705.04	M	7	65.45	458.15	5,640.32	8.12

Calle / Avenida	#	Tramos			Arbolado					
		l	a	Área	Tamaño	#	Volumen copas	Volumen total copas	Volumen Visual	Volumen verde %
Núñez de Vela	1	142.09	15.20	2,159.77	M	27	65.45	1,767.15	17,278.14	10.23
	2	169.67	15.20	2,578.98	M	40	65.45	2,618.00	20,631.87	12.69
	3	186.57	15.20	2,835.86	M	28	65.45	1,832.60	22,686.91	8.08
	4	132.11	15.20	2,008.07	M	36	65.45	2,356.20	16,064.58	14.67
	5	49.17	14.00	688.38	M	2	65.45	130.90	5,507.04	2.38
Juan González	1, 3, y 4	375.38	15.20	5,705.78	-	0	65.45	0.00	45,646.21	0.00
	2	168.16	15.20	2,556.03	M	3	65.45	196.35	20,448.26	0.96
	5	49.13	14.00	687.82	-	0	65.45	0.00	5,502.56	0.00
Amazonas	1, 2, y 3	607.45	11.00	6,681.95	-	0	65.45	0.00	53,455.60	0.00
Área total del viario público									71,886.89	
Área del viario público con un volumen verde superior al 10%									11,351.27	

Fuente: Elaboración propia, en base a datos obtenidos en sitio.

El arbolado del sector se caracteriza por ser de mediana altura con una copa promedio de 5 metros de diámetro, existen un número muy reducido de árboles que superan esta medida por esta razón se los consideró dentro de la misma caracterización, en el procesamiento de datos se analiza únicamente un tramo de las avenidas que colindan con el área de estudio y se plantea como parte del arbolado a las palmeras ubicadas en la Av. Atahualpa y Amazonas por aportar con el verde urbano y generar espacios de sombra, al aplicar la fórmula se obtiene que el coeficiente representa el 16% de los tramos de calle con un volumen mayor al 10% del volumen de verde óptimo, valor que no llega a los mínimos considerados del 50% de los tramos de calle del barrio.

$$PEVU = 11.357,27 / 71.886.89$$

$$PEVU = 0.16 * 100$$

$$PEVU = 16\%$$

Proximidad de la Población a Servicios Básicos (PPSB)

Acceso de la población residente a equipamiento básico público, comercio de proximidad, movilidad y espacios verdes en un rango de 600 metros, equivalente a 10 minutos en recorridos a pie (Rueda S. , 2010), con un valor mínimo deseable, mayor o igual a 13 servicios básicos y una cobertura simultánea para un mínimo del 75% de la población (valor tomado del Sistema de Indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas).

$PPSB = (4 \text{ de los } 5 \text{ equipamientos básicos, } 6 \text{ de los } 8 \text{ servicios comerciales de proximidad, } 2 \text{ de los } 3 \text{ servicios de movilidad y al servicio de espacio verde} / \text{población total})$

Para el cálculo se ha tomado los datos de población del geo portal del CIUQ, donde se obtienen dos valores uno de la población del 2010 de acuerdo al Censo realizado en ese año por el INEC y el otro de su proyección al año 2019, a través de una representación gráfica se ubicarán las manzanas (Imagen 27) y se determinará la población existente en cada una (Tabla 19), en los mapas se dibujarán los radios de influencia dados para cada indicador y en base a la intersección de áreas se determinará la superficie abastecida para relacionarla con la población por manzanas.

Imagen 27. *Identificación de número de manzanas.*



Fuente: Elaboración propia 2022

Tabla 19. Población años 2010 y su proyección al 2019 por manzanas.

Manzana	Población	
	2.010	2.019
1	31	31
2	267	364
3	94	196
4	77	89
5	0	0
6	107	115
7	59	64
8	0	0
9	189	251
10	190	210
11	160	270
12	1	1
13	7	2
14	3	3
15	186	312
16	71	84
Total	1.442	1.992

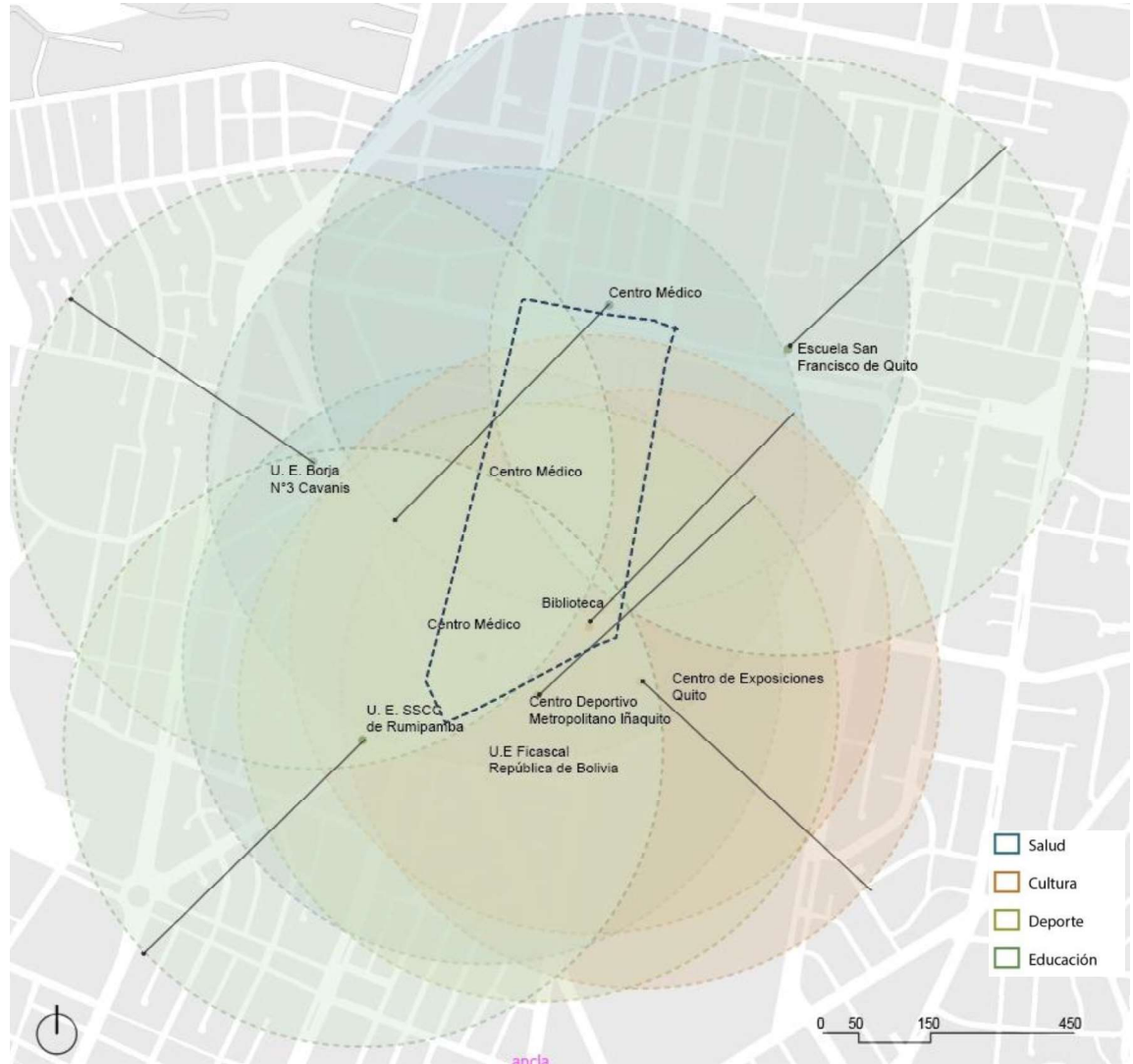
Fuente: Elaboración propia 2022. Ee base a datos obtenidos del geo portal del CIUQ.

EQUIPAMIENTOS BÁSICOS (< 600 m).

Equipamientos necesarios para el desarrollo de actividades complementarias a habitar y trabajar: Educación, cultura, deporte, salud y bienestar social (Rueda S. , 2010), para obtener la cobertura simultánea, primero se identificó los equipamientos básicos y en el mapa se

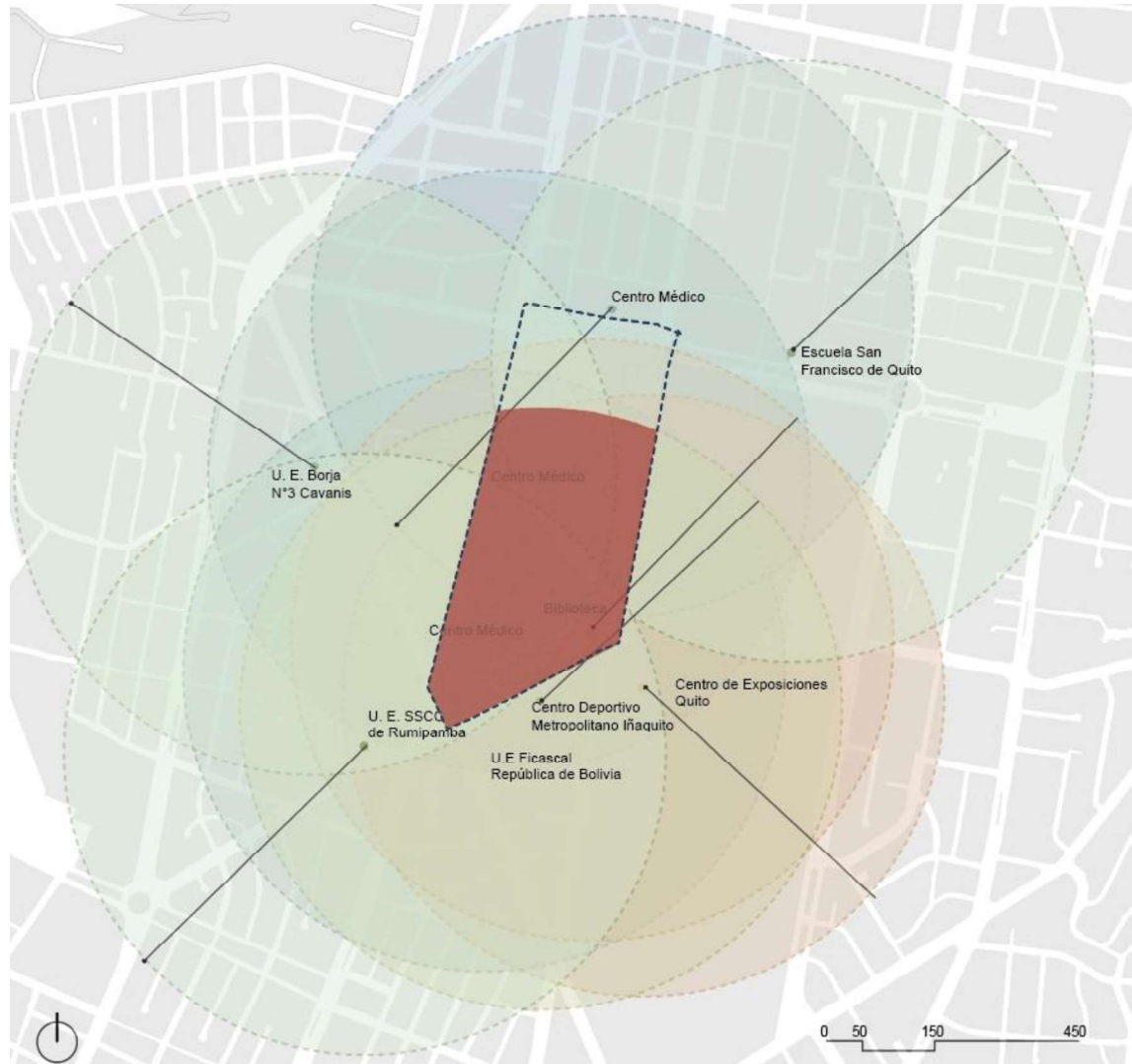
dibujaron sus radios de cobertura, identificando el área en la cual convergen todos los equipamientos.

Imagen 28. *Radios de cobertura a equipamientos básicos*



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a datos obtenidos en sitio.

Imagen 29. Identificación de área con cobertura simultánea a equipamientos básicos.



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a datos obtenidos en sitio.

En las Imágenes 28 y 29 se puede observar como el área se encuentra perfectamente abastecida por equipamientos de salud, cultura, y educación, abarcando al 100% del área y por lo tanto de la población, mientras que la población que puede acceder a un equipamiento deportivo de proximidad corresponde a un área menor, para el análisis del equipamiento de salud se tomó al Hospital del Club de Leones por ser una fundación de servicio comunitario y

la Clínica Centro Médico Carolina que es de carácter privado, pero abastece el sector con este requerimiento, ya que no cuenta con un servicio público de este tipo, no existen equipamientos de bienestar social como: centros infantiles, centros de cuidado del adulto mayor, atención a migrantes o familias con riesgo de vulnerabilidad.

En el mapa se identifica un área que se encuentra abastecida por 4 de los 5 equipamientos solicitados en el indicador (Imagen 29), para el cálculo de la población se relaciona el área obtenida en la imagen con el número de población por manzanas (Tabla 20) teniendo que el al año 2010 el 73% de la población se encontraba abastecida, bajando esta cobertura al 70% en el valor proyectado para el 2019, valores menores al mínimo establecido en el que se requiere una cobertura del 75% de la población a por lo menos 4 de los 5 equipamientos básicos.

Tabla 20. *Población con cobertura a equipamientos básicos.*

Manzanas	Población abastecida	
	2010	2019
4	77	89
5	0	0
6	107	115
7	59	64
8	0	0
9	189	251
10	190	210
11	160	270
12	1	1
13	7	2
14	3	3
15	186	312
16	71	84
Total	1050	1401

Población Total	1442	1992
% Población abastecida simultáneamente	73	70

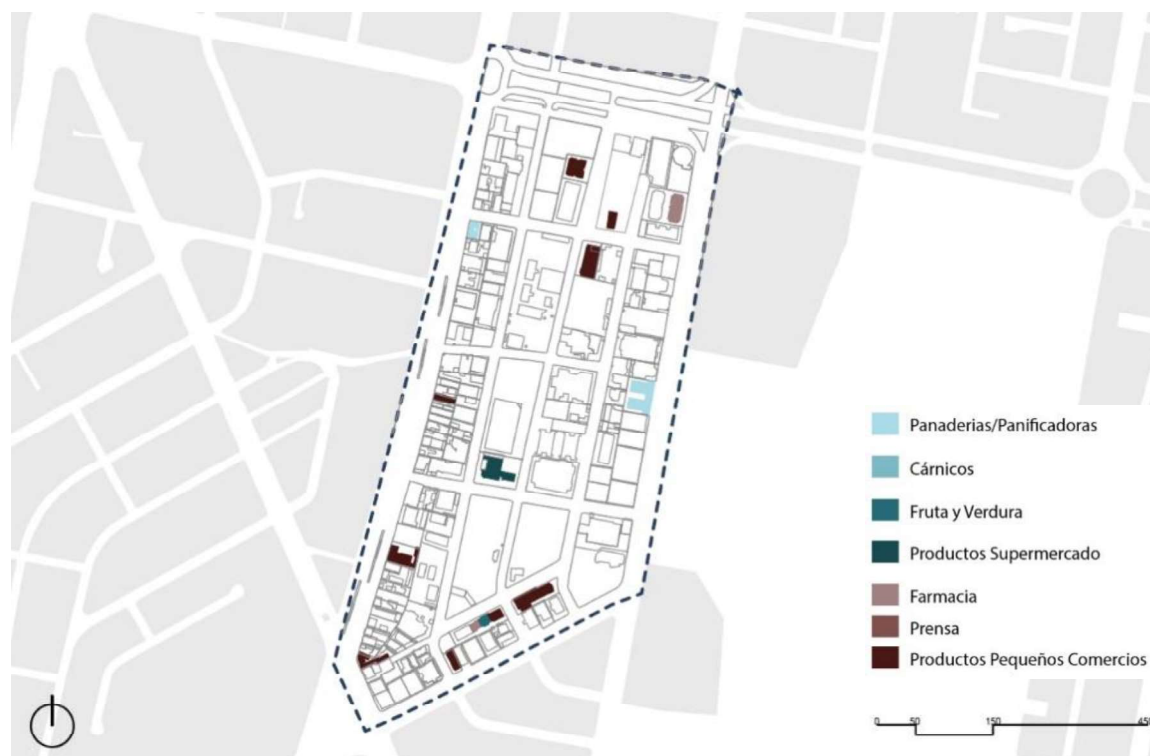
Fuente: Elaboración propia 2022. En base a datos obtenidos del geo portal del CIUQ.

ACTIVIDADES COMERCIALES DE PROXIMIDAD (< 300m)

Pequeños comercios que fomentan la interacción social evitando el traslado a grandes áreas, lugares donde comprar productos de uso diario: panaderías, carnicerías, frutas y verduras, productos del mar, productos de supermercado, productos en pequeño comercios, prensa y farmacias, se considera una cobertura simultánea a 6 de los 8 servicios.

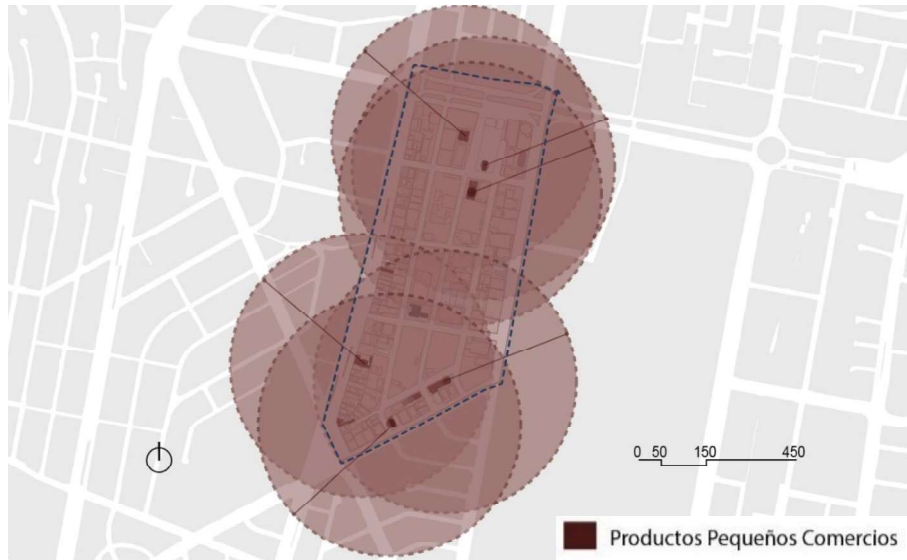
Para obtener el área con cobertura simultánea a las actividades comerciales de proximidad existentes en el barrio se realiza primero la ubicación de los negocios según la observación en sitio (Imagen 30), debido a la cantidad de negocios y para una mejor comprensión se realiza una secuencia de imágenes con los radios de cada actividad (Imágenes 31, 32, 33, 34, y 35) y luego un gráfico que reúne todas las actividades existentes y en el cual se determina el área que tiene cobertura simultánea a estos servicios (Imagen 36 y 37).

Imagen 30. *Ubicación de comercios de proximidad.*



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a datos obtenidos en sitio

Imagen 31. *Radios de cobertura a actividades comerciales de productos de pequeños comercios.*



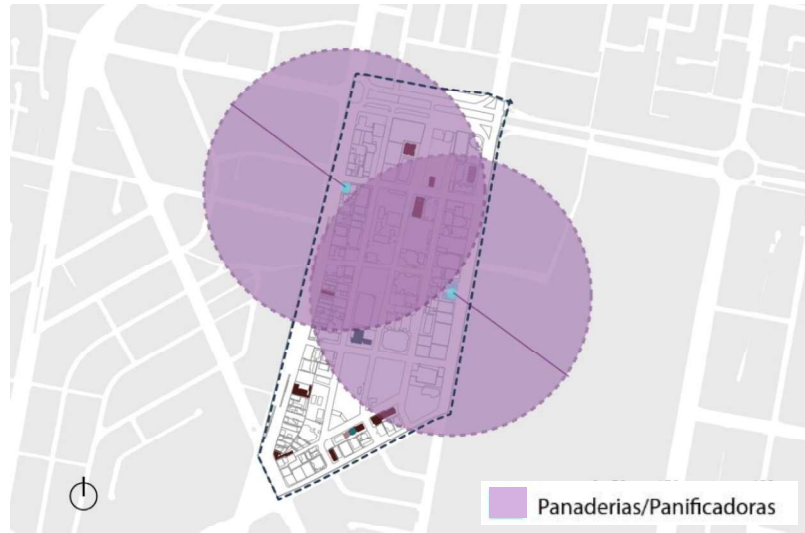
Fuente: Elaboración propia 2022. En base a datos obtenidos en sitio

Imagen 32. *Radio de cobertura de supermercado.*



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a datos obtenidos en sitio

Imagen 33. *Radios de cobertura de panaderías.*



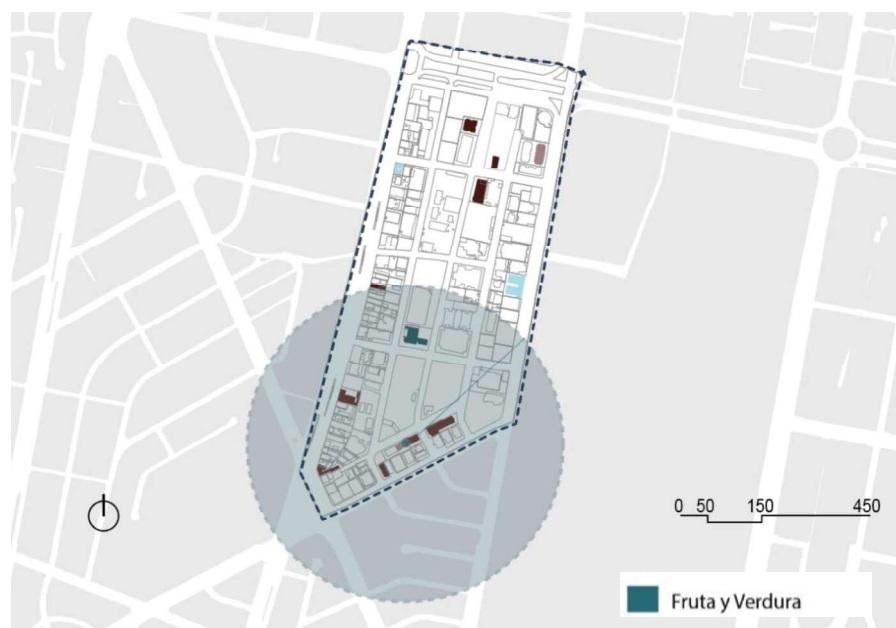
Fuente: Elaboración propia 2022. En base a datos obtenidos en sitio

Imagen 34. *Radios de cobertura de farmacias.*



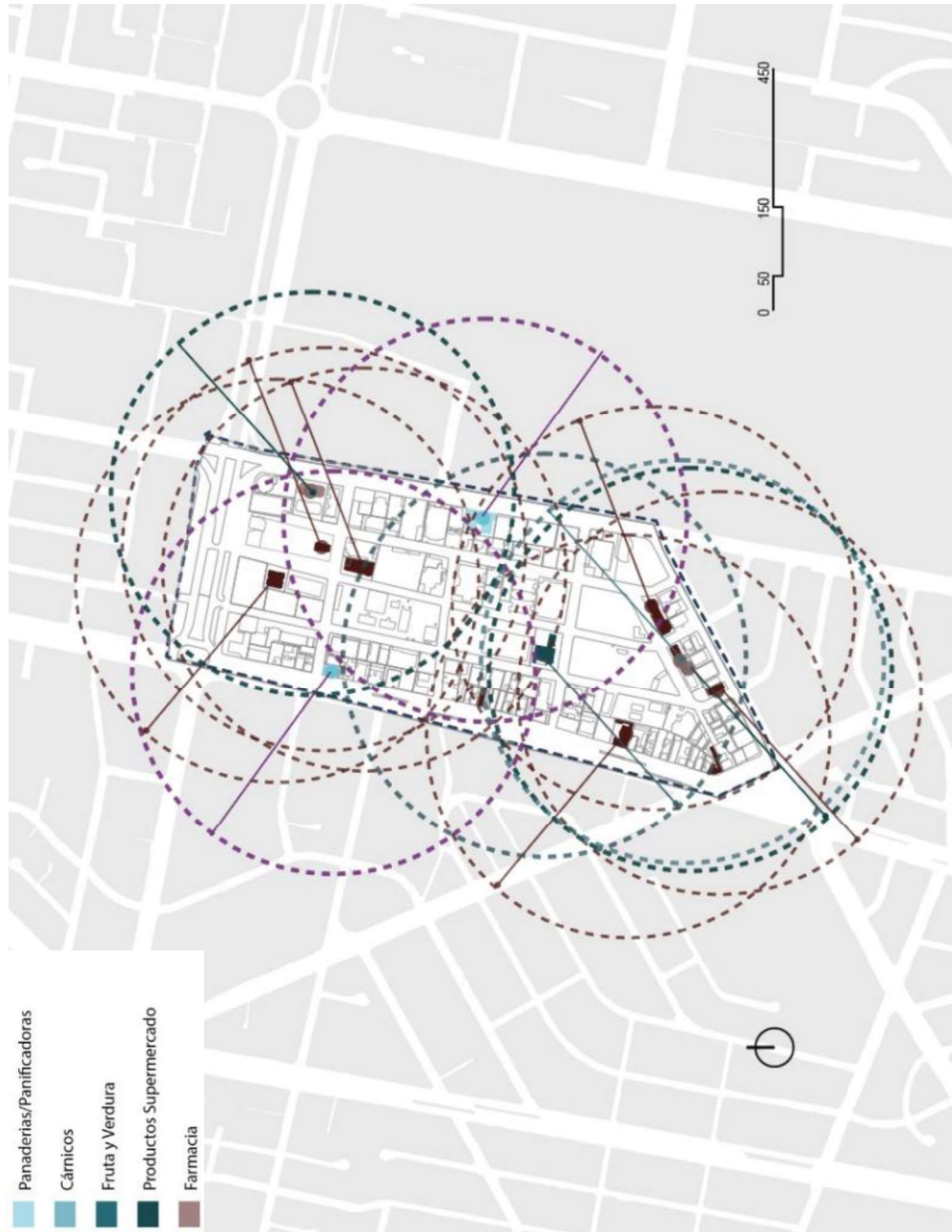
Fuente: Elaboración propia 2022. En base a datos obtenidos en sitio

Imagen 35. *Radios de cobertura de negocios de expendio de frutas y verduras.*



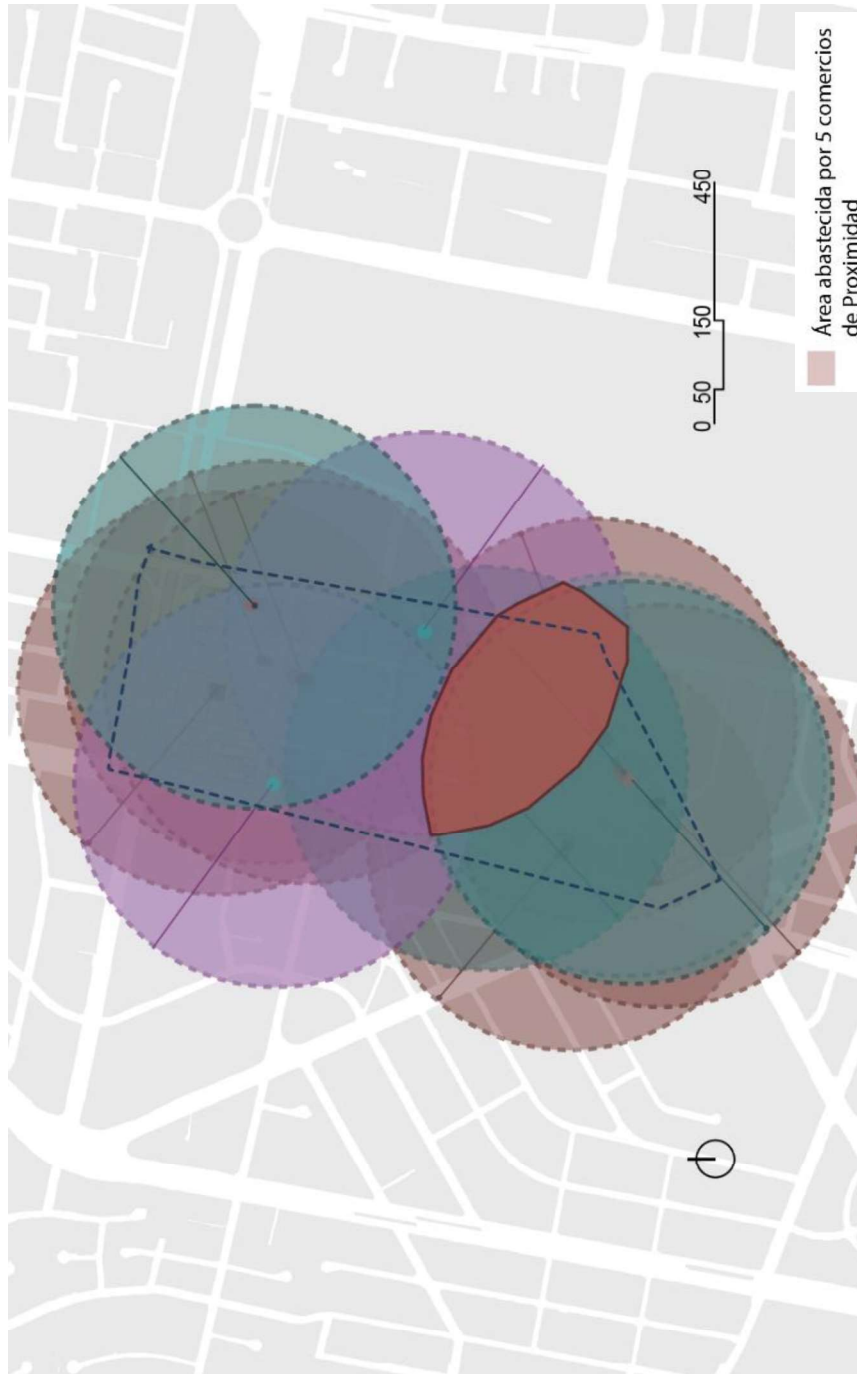
Fuente: Elaboración propia 2022. En base a datos obtenidos en sitio

Imagen 36. *Radios de cobertura de las diferentes actividades de proximidad.*



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a datos obtenidos en sitio

Imagen 37. *Identificación de área con cobertura simultánea a actividades de proximidad.*



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a datos obtenidos en sitio

La población tiene un 100% de cobertura a equipamientos de productos de pequeños comercios (Imagen 31); dentro del área de estudio se encuentra un supermercado que abastece al 74% del área, quedando al norte un 25% sin cobertura, pero cuya cercanía a los centros comerciales promueve el traslado de su población hacia ese tipo de comercio, existe un 1% ubicado hacia el sur que no tiene acceso a este tipo de comercio (Imagen 32); las panaderías tienen una cobertura del 78% del área, se encuentran ubicadas hacia las vías principales, al interior del barrio no se observa este servicio (Imagen 33); las farmacias se encuentran mejor distribuidas y abastecen una superficie del 91% (Imagen 34); el comercio de frutas y verduras provee a un 55% del área (Imagen 35); no se observan en el sector actividades comerciales de prensa, tampoco venta de productos cárnicos, ni del mar.

En las Imágenes 36 y 37 se obtiene la intersección de los planos para determinar el área que posee cobertura a todos los equipamientos existentes en el barrio, esta representa el 30% de la superficie total y tiene una cobertura compartida a 5 de los 8 servicios de comercio de proximidad, el cálculo de la población se realiza de acuerdo al área resultante del análisis y su población por manzana abastecida o su proporción de acuerdo al gráfico y el área abastecida por manzana, obteniendo que en el año 2010 el 16% de la población tenía acceso a este tipo de servicios y de acuerdo a la proyección del año 2019 esta cobertura baja al 14%, valores que no alcanzan el 75% deseado y tampoco cubren 6 de los 8 servicios propuestos en el indicador (Tabla 21, Imagen 37).

Tabla 21. Población con cobertura a actividades de proximidad.

Manzanas	Población abastecida		Área abastecida %
	2010	2019	
7	37	40	62,33
8	0	0	63,09
9	105	139	55,35
10	32	35	16,64
11	7	11	4,13
12	1	1	57,5
13	7	2	100
14	3	3	100
16	35	42	49,73
Total	226	273	
Población Total	1442	1992	
% de población abastecida simultáneamente	16	14	

Fuente: Elaboración propia 2022. En base a datos obtenidos del geo portal del CIUQ.

REDES DE MOVILIDAD (< 300m)

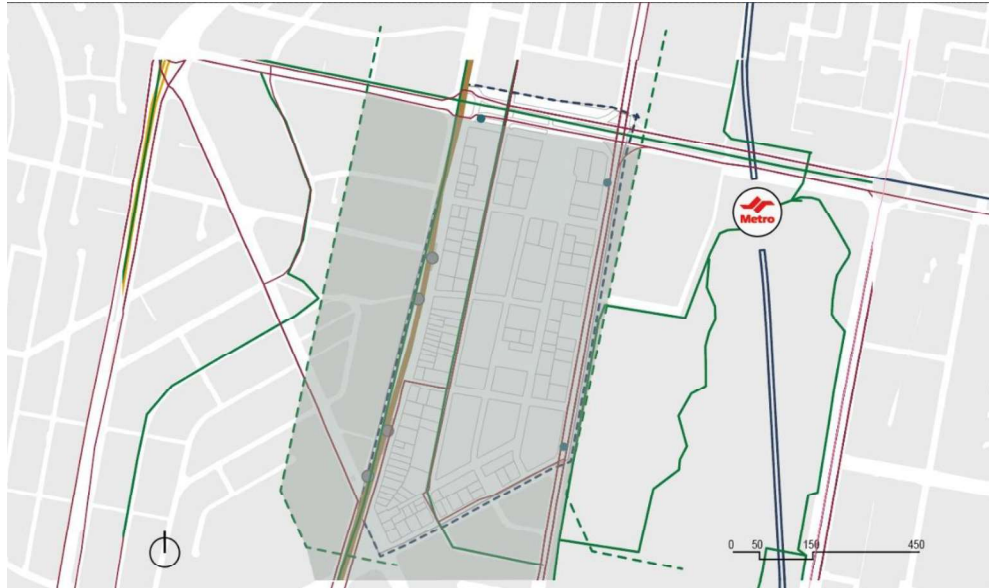
La red de movilidad está comprendida por paradas de bus urbano (Imagen 38), red de bicicletas (Imagen 39), red peatonal (Imagen 40), para identificar las zonas abastecidas por cada uno de estos servicios se grafica los radios de influencia y finalmente se realiza un gráfico con todos los servicios para seleccionar el área en la que convergen y obtener su población (Imagen 41).

Imagen 38. *Radios de influencia de paradas de bus urbano 75.*



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a la cartografía digital del Portal Oficial del Gobierno Abierto Quito.

Imagen 39. Área de Cobertura de ciclovías.



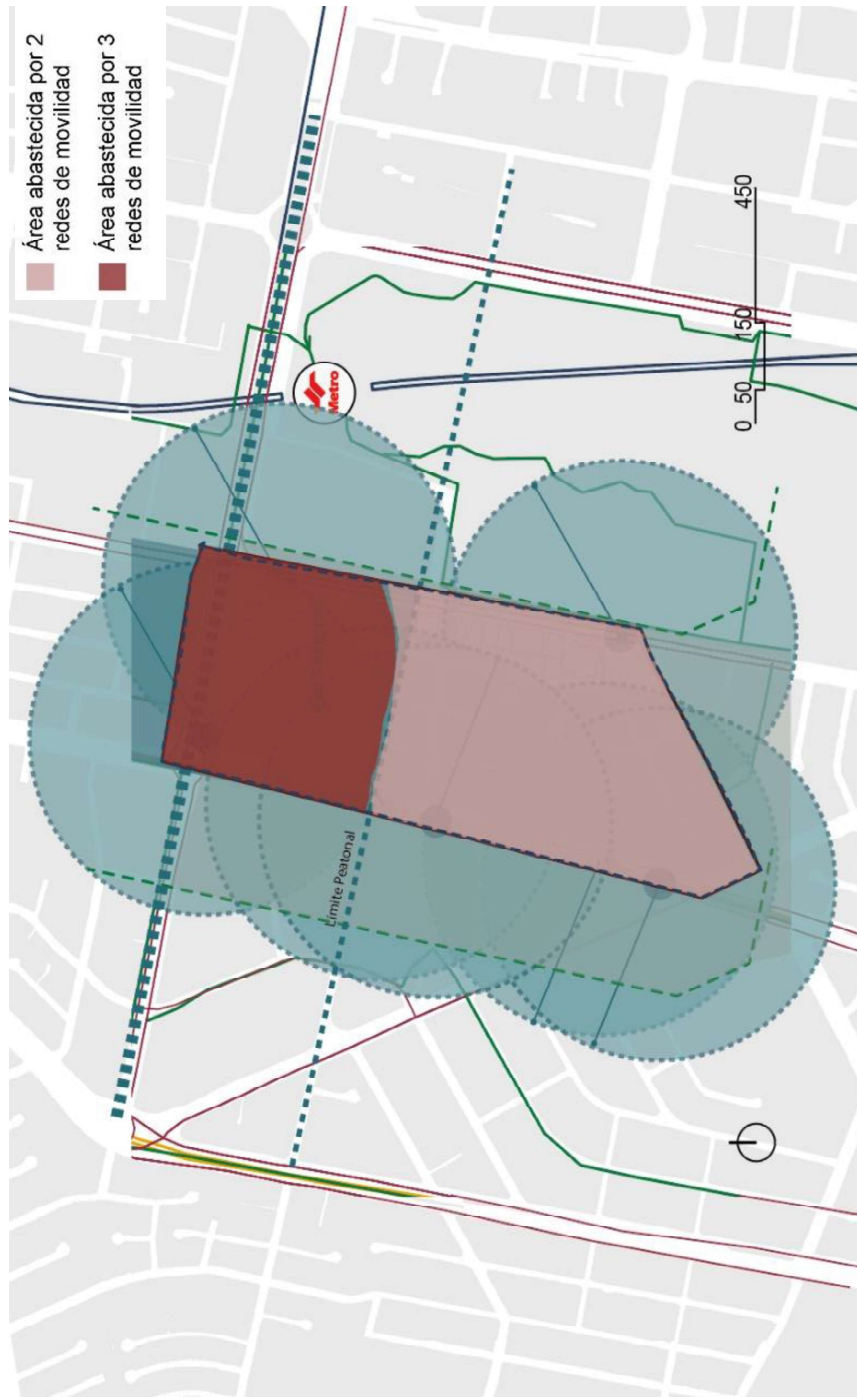
Fuente: Elaboración propia 2022. En base a la cartografía digital del Portal Oficial del Gobierno Abierto Quito.

Imagen 40. Área de cobertura de red peatonal.



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a la cartografía digital del Portal Oficial del Gobierno Abierto Quito.

Imagen 41. *Áreas de cobertura simultánea a redes de movilidad.*



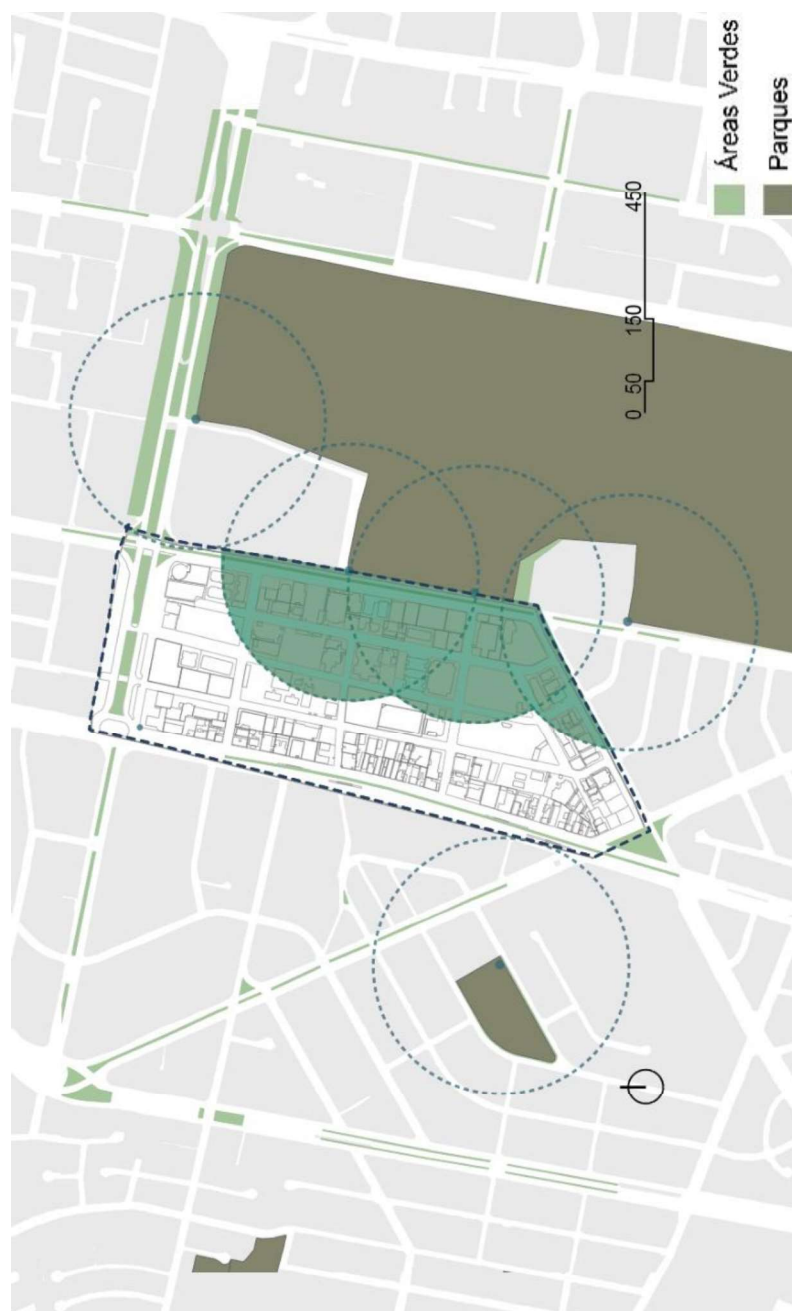
Fuente: Elaboración propia 2022. En base a la cartografía digital del Portal Oficial del Gobierno Abierto Quito.

De las 3 redes de movilidad propuestas, la población se encuentra cercana en un 100% a una parada de bus urbano y una red de bicicletas, teniendo la posibilidad de utilizar este medio de transporte alternativo al uso del vehículo privado; en relación a la cercanía a una red peatonal se consideró para el análisis al Bulevar de las Naciones Unidas por constituir un espacio de circulación con espacios de estancia y de conexión con los diferentes equipamientos ubicados a lo largo de la avenida, no se considera dentro de esta red a las aceras del lugar ya que no ofrecen lugares de descanso y recreo, sino únicamente de tránsito, obteniendo una cobertura del 41% respecto al área total; de esta evaluación se desprende que el 100% de la población tiene una cobertura simultánea a 2 de los 3 servicios de movilidad, con lo cual cumple con el parámetro solicitado.

ESPACIOS VERDES (< 200m)

Corresponde los espacios verdes de estancia mayores a una hectárea, para obtener el área abastecida se ubican los radios desde los puntos de ingreso y salida al parque La Carolina que es el área verde más próxima (Imagen 42), obteniendo que el 40% del área de estudio se encuentra cercano a un espacio verde mayor a una hectárea, no existe otra área verde que provea al sector de este servicio dentro del radio establecido, en base a esta área se realiza el cálculo de población abastecida que para el 2010 fue del 39% y para el 2019 de un 33% porcentajes por debajo del rango solicitado en el indicador (Tabla 22).

Imagen 42. *Radios de cobertura a espacios verdes > 1ha.*



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a la cartografía digital del Portal Oficial del Gobierno Abierto Quito.

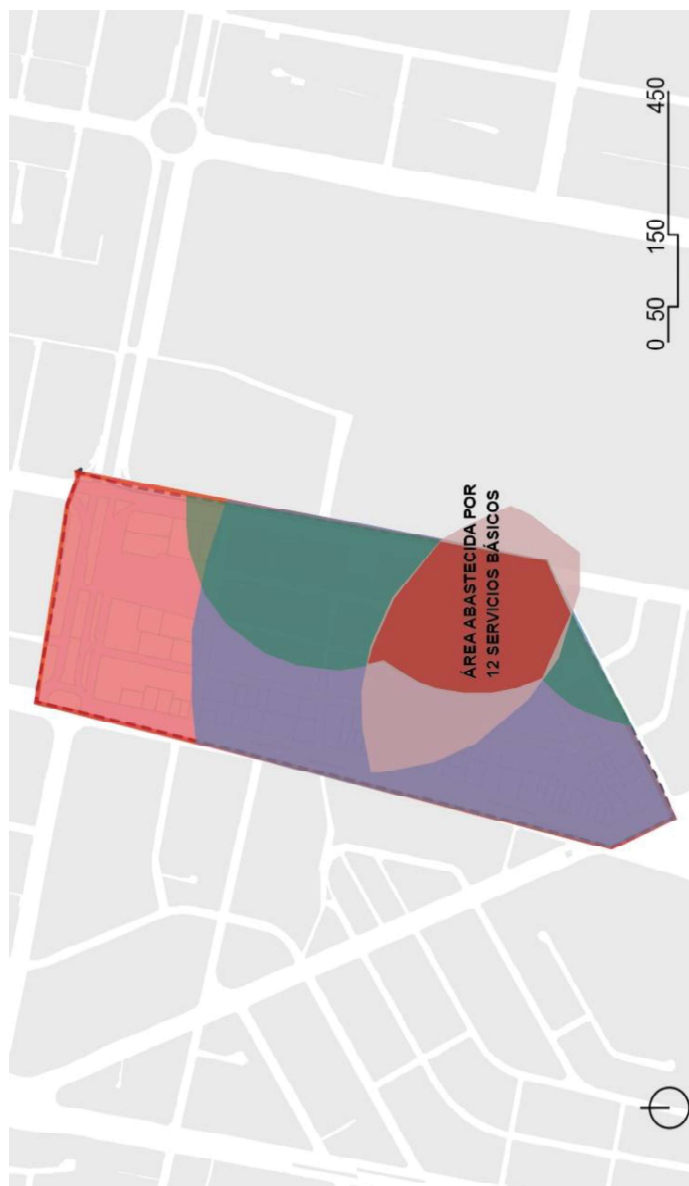
Tabla 22. *Población con cobertura a espacios verdes > 1 ha.*

Manzanas	Población abastecida	
	2010	2019
6	107	115
9	189	251
10	190	210
13	7	2
14	3	3
16	71	84
Total	567	665
Población Total	1442	1992
% de población abastecida simultáneamente	39	33

Fuente: Elaboración propia en base a la cartografía digital del geo portal CIUQ.

Para obtener el área abastecida por varios de los servicios básicos de proximidad se realiza un resumen gráfico de las áreas abastecidas y se resalta aquella en la cual convergen todos los servicios básicos de proximidad existentes en el lugar (Imagen 44) para el cálculo de la población se observa las manzanas que están dentro del área de acuerdo a la numeración realizada en la Imagen 27 y se establece el número de personas por manzanas o su equivalente en área abastecida, teniendo como resultado que el 19% del área está abastecida por 12 de los 13 servicios básicos de proximidad solicitados por en el indicador que corresponden al 18% de la población en el 2010 y al 16% para el 2019 (Tabla 23), no alcanzando los porcentajes mínimos solicitados por el indicador.

Imagen 43. Área abastecida por servicios básicos de proximidad.



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a la cartografía digital del Portal Oficial del Gobierno Abierto Quito.

Tabla 23. *Población abastecida por servicios básicos de proximidad.*

Manzanas	Población abastecida		Área abastecida %
	2010	2019	
9	125	159	66,23
10	57	63	30,14
13	7	2	100
14	3	3	100
16	71	84	100
Total	263	311	
Población Total	1442	1992	
% de población abastecida simultáneamente	18	16	

Fuente: Elaboración propia 2022. En base a la cartografía digital del geo portal CIUQ.

Movilidad y Servicios

Proximidad De La Población a Redes De Transporte Público (PRTP)

Reducir el uso del vehículo particular y minimizar el impacto ambiental, fomentando el uso de transportes alternativos y garantizando a la población desplazamientos cortos para acceder a redes públicas de movilidad (Rueda S. , 2010), con un valor mínimo deseable de acceso a 3 tipos de redes de transporte para más del 80% de la población residente (valor tomado del Sistema de Indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas), del análisis realizado en Redes de Movilidad se obtuvo que el 100% de la población tiene acceso próximo a paradas de autobús y redes de ciclistas; y el 41% a sendas urbanas (red peatonal); faltando por analizar la parada del metro, la cual tiene una cobertura del 25% del área de estudio (Imagen 45), con estos datos se identifica en la Imagen 46, el lugar donde concurren los 3 tipos

de redes de transporte: paradas de autobús, red de ciclistas y sendas urbanas, obteniendo que el 39% de la población (Tabla 24) se encuentra próxima a estas redes de transporte público, no llegando a los valores mínimos solicitados en el indicador.

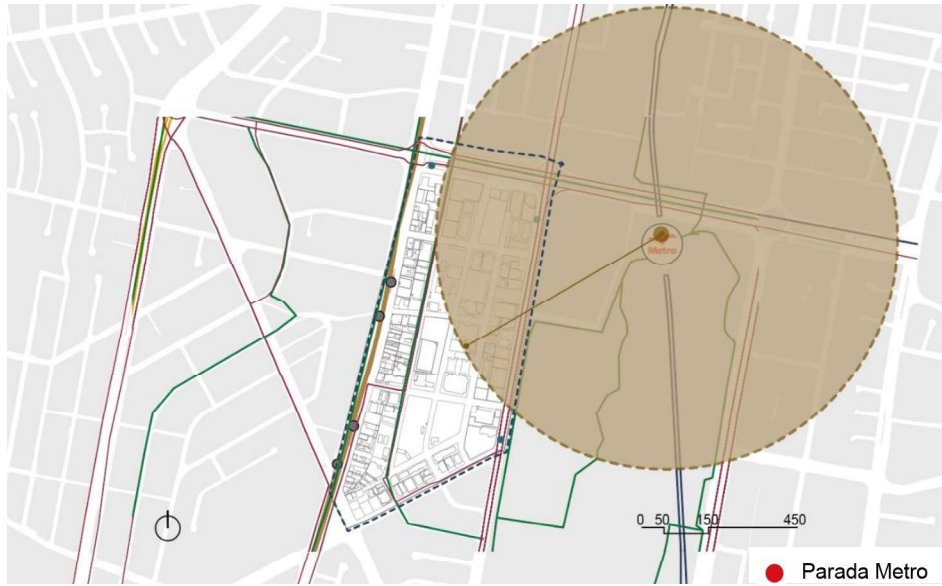
$$\text{P RTP} = \frac{\text{población con cobertura simultánea a las redes de transporte alternativo}}{\text{población total}}$$

ALTERNATIVO AL AUTOMÓVIL

Distancias consideradas:

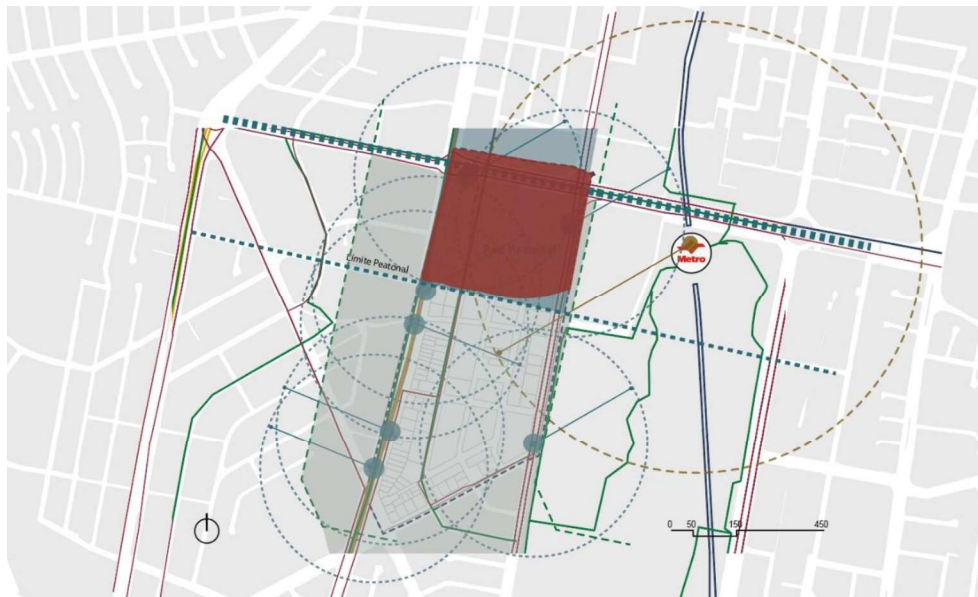
- Paradas de autobús urbano: 300 metros
- Red de movilidad ciclista: 300 metros
- Sendas urbanas: 300 metros
- Paradas METRO: 500 metros

Imagen 44. Radio de cobertura de parada Metro de Quito.



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a la cartografía digital del Portal Oficial del Gobierno Abierto Quito.

Imagen 45. Área abastecida por redes de transporte público.



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a la cartografía digital del Portal Oficial del Gobierno Abierto Quito.

Tabla 24. *Población abastecida por redes de transporte público.*

Manzanas	Población abastecida		Área abastecida %
	2010	2019	
1	31	31	100,00
2	267	364	100,00
3	94	196	100,00
4	47	54	60,63
5	0	0	62,80
6	66	71	61,84
10	53	59	27,94
Total	558	775	
Población Total	1442	1992	
% de población abastecida simultáneamente	39	39	

Fuente: Elaboración propia 2022. En base a la cartografía digital del geo portal CIUQ.

Reparto del Viario Público: Vía Peatonal - Viario Vehicular (RVP)

Este indicador nos da una idea del espacio público y su relación con el viario, lugares destinados para el uso del peatón y restringidos para el vehículo de paso, crean zonas de calma e interacción social (Rueda S. , 2010), se establece como valor mínimo deseable el 60% de viario público para peatones de la superficie de viario y que se encuentra restringida al vehículo de paso (valor tomado del Sistema de Indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas).

$$RVP (\%) = (\text{superficie viario peatonal} / \text{superficie viario público total}) \times 100$$

Para el cálculo se dividió a las calles y avenidas por tramos, estableciéndoles un número por cada trayecto (Imagen 27), para el área del viario vehicular se midió en el plano el largo de cada tramo (l) y el ancho (a) multiplicando los valores entre sí, para el área de viario peatonal se mantiene el largo (l) obtenida en el viario vehicular y el ancho (a) es obtenido en el sitio y corresponde a la suma del ancho de las aceras del lugar, a excepción de las avenidas que limitan el área en las cuales únicamente se toma el valor de la acera que colinda, con estos datos se obtiene el área total del viario vehicular y peatonal, se aplica la fórmula y se obtiene que el 34% del área está destinada para el peatón, y un 66% al vehículo, favoreciendo el tránsito vehicular sobre el peatonal (Tabla 25).

Tabla 25. *Cálculo de viario público y viario peatonal.*

Calle / Avenida	# Tramo	Viario vehicular			Viario peatonal	
		l	a	Área	a	Área
Naciones Unidas	1	78,99	26,00	2.053,74	6,62	522,91
	2	82,07	26,00	2.133,82	6,62	543,30
	3	130,92	26,00	3.403,92	6,62	866,69
Corea	1	61,86	16,00	989,76	5,00	309,30
	2	63,12	16,00	1.009,92	5,00	315,60
	3	53,97	16,00	863,52	5,00	269,85
	4	58,67	16,00	938,72	5,00	293,35
Ignacio San María	1 - 2	121,37	16,00	1.941,92	5,00	606,85
	3	54,59	16,00	873,44	5,00	272,95
Juan Pablo Sanz	1	67,24	16,00	1.075,84	5,00	336,20
	2	56,60	16,00	905,60	5,00	283,00
	3	61,70	16,00	987,20	5,00	308,50
	4	65,09	16,00	1.041,44	5,00	325,45
José Padilla	1 - 3	244,67	16,00	3.914,72	5,00	1.223,35
Atahualpa	1 - 2	229,18	9,00	2.062,62	4,00	916,72

Calle / Avenida	# Tramo	Viario vehicular			Viario peatonal	
		l	a	Área	a	Área
	3	71,41	9,00	642,69	4,00	285,64
	4	72,21	9,00	649,89	4,00	288,84
10 de Agosto	1	142,74	11,00	1.570,14	4,00	570,96
	2	182,09	11,00	2.002,99	4,00	728,36
	3	173,08	11,00	1.903,88	4,00	692,32
	4	236,14	11,00	2.597,54	4,00	944,56
	República	1	95,28	11,00	1.048,08	3,50
Iñaquito	1	144,49	15,20	2.196,25	6,10	881,39
	2	174,83	15,20	2.657,42	6,10	1.066,46
	3	184,10	15,20	2.798,32	6,10	1.123,01
	4	198,41	15,20	3.015,83	7,20	1.428,55
	5	50,36	14,00	705,04	5,00	251,80
Núñez de Vela	1	142,09	15,20	2.159,77	5,00	710,45
	2	169,67	15,20	2.578,98	5,00	848,35
	3	186,57	15,20	2.835,86	5,00	932,85
	4	132,11	15,20	2.008,07	3,80	502,02
	5	49,17	14,00	688,38	5,00	245,85
Juan González	1, 3, y 4	375,38	15,20	5.705,78	5,00	1.876,90
	2	168,16	15,20	2.556,03	5,00	840,80
	5	49,13	14,00	687,82	5,00	245,65
Amazonas	1, 2, y 3	607,45	11,00	6.681,95	4,00	2.429,80
Área total del viario público						71.886,89
Área total viario peatonal						24.622,07

Fuente: Elaboración propia. En base a datos obtenidos en sitio y del Catastro Municipal.

$$RVP (\%) = (24.622,07 / 71.886,89) \times 100$$

$$RVP (\%) = 34\%$$

Eje de Complejidad

Espacios verdes

Continuidad Espacial y Funcional de la Calle Corredor (CEFCC)

El grado de interacciones de las sucesiones espaciales analizadas a través de la densidad de actividades en cada segmento de calle permite evaluar la continuidad espacial y funcional de los recorridos (Rueda S. , 2010), se establece como mínimo una interacción alta y/o muy alta en los trayectos de calle para un mínimo del 20% de los tramos (valor tomado del Sistema de Indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas).

$$CEFCC (\%) = \text{tramos de calle con interacción alta o muy alta} / \text{tramos de calle totales}$$

Tabla 26. *Parámetros de calificación de interacción peatonal.*

Grado de Interacción	Prioridad peatonal por tramo de calle	Actividades en Planta Baja
Muy Alta	Mayor al 75%	Mayor a 10 actividades por cada 100 metros.
Alta	Menor al 75%	Mayor a 10 actividades por cada 100 metros.
Media / baja / nula	-	Menor a 10 actividades por cada 100 metros

Fuente: Elaboración propia 2022. En base a Rueda (2010)

Imagen 46. *Actividades en Planta Baja.*



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a datos obtenidos en sitio.

Para obtener los datos solicitados se toma como base la Tabla 24 en la cual se obtuvo las áreas del viario público y peatonal, datos que sirvieron para el cálculo del porcentaje de viario peatonal, del levantamiento de información en el sitio se obtiene el número de actividades que se realizan por tramo de calle y se las representa gráficamente en la Imagen 47, se incluye estos valores para el cálculo, y se determina el número de actividades por cada 100 metros (# actividades por c/100m) a través de una regla de tres que relaciona el número de actividades (# de actividades PB), con el largo de la calle (l) y la condiciona para indicar cuál sería el número de actividades si fueran 100 metros, de este análisis se desprende que ninguno de los tramos tiene una prioridad peatonal alta, y las actividades que se realizan en ellas son menores a 10, teniendo un grado de interacción baja en planta baja, y nula o casi nula en las calles que colindan con los predios vacíos (Tabla 27), no obteniendo los parámetros mínimos solicitados.

Tabla 27. *Cálculo del porcentaje de viario peatonal y actividades en planta baja.*

Calle / Avenida	# Tramo	Viario vehicular			Viario peatonal			% Viario peatonal	# actividades PB	# actividades por c/100m
		l	a	Área	a	Área				
Naciones Unidas	1	78,99	26,00	2.053,74	6,62	522,91	25,46	1	1,27	
	2	82,07	26,00	2.133,82	6,62	543,30	25,46	3	3,66	
	3	130,92	26,00	3.403,92	6,62	866,69	25,46	3	2,29	
Corea	1	61,86	16,00	989,76	5,00	309,30	31,25	2	3,23	
	2	63,12	16,00	1.009,92	5,00	315,60	31,25	2	3,17	
	3	53,97	16,00	863,52	5,00	269,85	31,25	1	1,85	
	4	58,67	16,00	938,72	5,00	293,35	31,25	1	1,70	
Ignacio San María	1 - 2	121,37	16	1.941,92	5,00	606,85	31,25	1	0,82	
	3	54,59	16,00	873,44	5,00	272,95	31,25	2	3,66	
Juan Pablo Sanz	1	67,24	16,00	1.075,84	5,00	336,20	31,25	2	2,97	
	2	56,60	16,00	905,60	5,00	283,00	31,25	1	1,77	
	3	61,70	16,00	987,20	5,00	308,50	31,25	1	1,62	
	4	65,09	16,00	1.041,44	5,00	325,45	31,25	2	3,07	
José Padilla	1 - 3	244,67	16	3.914,72	5,00	1.223,35	31,25	11	4,50	
Atahualpa	1 - 2	229,18	9	2.062,62	4,00	916,72	44,44	4	1,75	
	3	71,41	9,00	642,69	4,00	285,64	44,44	4	5,60	

Calle / Avenida	# Tramo	Viario vehicular			Viario peatonal			% Viario peatonal	# actividades PB	# actividades por c/100m
		l	a	Área	a	Área				
	4	72,21	9,00	649,89	4,00	288,84	44,44	0	0,00	
10 de Agosto	1	142,74	11	1.570,14	4,00	570,96	36,36	4	2,80	
	2	182,09	11,00	2.002,99	4,00	728,36	36,36	10	5,49	
	3	173,08	11,00	1.903,88	4,00	692,32	36,36	8	4,62	
	4	236,14	11,00	2.597,54	4,00	944,56	36,36	10	4,23	
República	1	95,28	11,00	1.048,08	3,50	333,48	31,82	7	7,35	
Iñaquito	1	144,49	15,20	2.196,25	6,10	881,39	40,13	7	4,84	
	2	174,83	15,20	2.657,42	6,10	1.066,46	40,13	1	0,57	
	3	184,10	15,20	2.798,32	6,10	1.123,01	40,13	2	1,09	
	4	198,41	15,20	3.015,83	7,20	1.428,55	47,37	0	0,00	
	5	50,36	14,00	705,04	5,00	251,80	35,71	2	3,97	
Núñez de Vela	1	142,09	15,20	2.159,77	5,00	710,45	32,89	8	5,63	
	2	169,67	15,20	2.578,98	5,00	848,35	32,89	1	0,59	
	3	186,57	15,20	2.835,86	5,00	932,85	32,89	1	0,54	
	4	132,11	15,20	2.008,07	3,80	502,02	25,00	0	0,00	
	5	49,17	14,00	688,38	5,00	245,85	35,71	3	6,10	
Juan González	1, 3, y 4	375,38	15,20	5.705,78	5,00	1.876,90	32,89	7	1,86	
	2	168,16	15,20	2.556,03	5,00	840,80	32,89	2	1,19	
	5	49,13	14,00	687,82	5,00	245,65	35,71	2	4,07	
Amazonas	1, 2, y 3	607,45	11,00	6.681,95	4,00	2.429,80	36,36	21	3,46	
Área total del viario público									71.886,89	
Área total viario peatonal									24.622,07	

Fuente: Elaboración propia 2022. En base a datos obtenidos en sitio y del Catastro Municipal

Proximidad de la Población a Espacios Verdes (PPAV)

Mide la cercanía de los habitantes de un sector a espacios verdes de diferentes escalas (Tabla 28) el objetivo es tener acceso simultáneo a varias tipologías y a distancias que puedan ser accesibles a pie o en transporte público a través de recorridos cortos (Rueda S. , 2010) se considera un valor mínimo de acceso simultáneo a 3 tipologías de espacio verde, para la totalidad de la población residente (valor tomado del Sistema de Indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas).

$$\text{PPAV (\%)} = \frac{\text{población con cobertura simultánea a 3 de los 4 tipos de espacios verdes}}{\text{población total}}$$

Tabla 28. *Radios de cobertura para espacios verdes de acuerdo a su tamaño.*

Tamaño	Distancia (m)	Relación
> 1.000 m2	< 200	De relación diaria (zonas ajardinadas, plazas o áreas de estancia)
> 5.000 m2	< 750	Traslados habituales a pie (estancia y recreación al aire libre)
> 1 ha.	< 2000	Movilizaciones en bicicleta (parques urbanos)
> 10 ha.	< 4.000	Desplazamientos en transporte público, áreas integrales en el medio natural.

Fuente: Elaboración propia 2022. En base a Rueda (2010)

Imagen 47. *Radios de cobertura simultánea a espacios verdes.*



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a la cartografía digital del Portal Oficial del Gobierno Abierto Quito

En la Imagen 48 se puede apreciar que el área se encuentra dentro de los radios de cobertura de áreas verdes mayores a 10 hectáreas, aunque sin acceso a otra tipología de áreas verdes, no cumple con el indicador que establece una cobertura para la población residente de por lo menos 3 de estos servicios.

Proximidad a Corredores Verdes Urbanos (PCVU)

Las áreas verdes de la ciudad acogen a varias especies en especial aves, siendo necesaria la conectividad de estos espacios para mantener el ecosistema urbano, el arbolado constituye un nexo entre estos espacios, se considera un valor mínimo deseable mayor al 5% de los tramos de la superficie del viario (valor tomado del Sistema de Indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas).

$$PCVU (\%) = [\text{tramos de corredores verdes urbanos (m}^2\text{) / tramos totales de calle (m}^2\text{)}]$$

Las áreas verdes que abastecen el sector no tienen una conexión entre sí, existen calles con arbolado, pero no conectan a los espacios verdes del sector, por lo que no generan corredores verdes (Imagen 48).

Eje de Eficiencia

Metabolismo

Autoproducción de Alimentos (AA)

Huertos urbanos que ayuden en la obtención local de productos agrícolas de calidad recortando distancias para el traslado de productos desde las afueras de la ciudad y sus respectivas consecuencias ambientales, objetivo que se encuentra definido en Rueda (2010), se calculará de acuerdo al contexto (valor tomado del Sistema de Indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas). El sector no cuenta con espacios destinados a este tipo de actividades hasta el momento, pero se considera necesario un estudio para futuras intervenciones.

AA = producción ecológica/demanda total

Recolección selectiva y Neta (RSN)

Ayuda al mantenimiento sustentable del sector a través de la recolección selectiva de residuos que minimicen los que deberán ser desechados. (Rueda, 2010). En el sitio de estudio no se identifican lugares de reciclaje, pero se incluye el indicador para futuras intervenciones.

$RSN (\%) = (t \text{ de la fracción capturada (brutas) en los sistemas de recogida selectiva} - t \text{ impropios fracción}) / t \text{ totales generadas fracción}$

Eje de Cohesión Social

Equipamientos Públicos

Proximidad de la Población a Equipamiento Público (PPEP)

Población con proximidad compartida a 5 equipamientos públicos: educativo, deportivo, salud, cultural y de bienestar social, con un mínimo deseable mayor al 75% (valor tomado del Plan Especial de Indicadores de Sostenibilidad Ambiental de la Actividad Urbanística de Sevilla)

PPEP = población con cobertura simultánea a los diferentes tipos de equipamientos / población total (distancias a pie)

Para el cálculo se realizan varios gráficos con los equipamientos públicos existentes y sus radios de cobertura en recorridos de 5 y 10 minutos, según lo indicado en la Tabla 29, se determina también el tiempo aproximado que se demoraría en recorrer a pie hasta el límite del polígono de estudio, finalmente se realiza un gráfico para identificar la intersección de áreas abastecidas por este tipo de equipamientos y así determinar el porcentaje de población abastecida; el análisis de proximidad a escuelas y centros de educación primaria se lleva a cabo con la Unidad Educativa República de Bolivia que es la más cercana al sector, es política de Estado que la educación en niños y niñas comience desde los tres años con Educación Inicial, las escuelas infantiles y centros de educación primaria se encuentran dentro de estas Unidades Educativas que brindan este servicio desde Inicial hasta Bachillerato, este tipo de equipamiento abastece al 36% del área de estudio (Imagen 49); el Mercado Municipal Ñaquito se encuentra próximo al área de estudio y su cobertura es del 43% del área de estudio (Imagen 50); el único equipamiento que se encuentra dentro de los parámetros evaluativos es el Cultural con la Biblioteca Pablo Palacio, cuya cobertura abarca al 100% del área y por consiguiente de la población (Imagen 51), no existe equipamientos públicos de proximidad de centros de salud, espacios deportivos barriales, centros cívicos asociativos, ni centros de servicios sociales comunitarios, de estos resultados tenemos que ninguno de los equipamientos existentes pueden atender por lo menos al 75% de la población y únicamente dos grupos de personas que

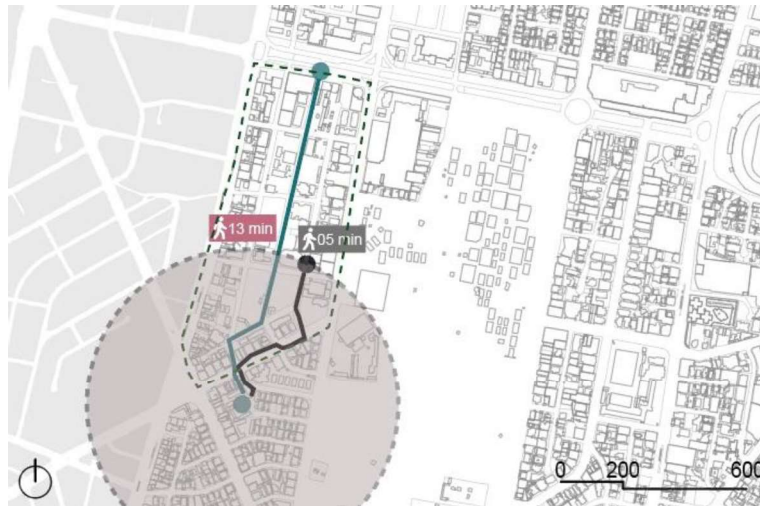
representan el 46 y 30% (población del 2010) puede tener un acceso simultáneo a 2 de los 3 equipamientos públicos existentes (Imagen 52, Tablas 30 y 31), demostrándose una falta de planificación de equipamiento públicos en el sector.

Tabla 29. *Tiempos de traslado a equipamientos públicos.*

Distancia		Equipamiento			
< 5 minutos	Escuela infantil	Centro de Educación Primaria	Centro Cívico Asociativo	-	-
< 10 minutos	Mercado Municipal	Centro de Salud Público	Biblioteca	Espacio Deportivo Barrial	Centro de Servicio Social Comunitario

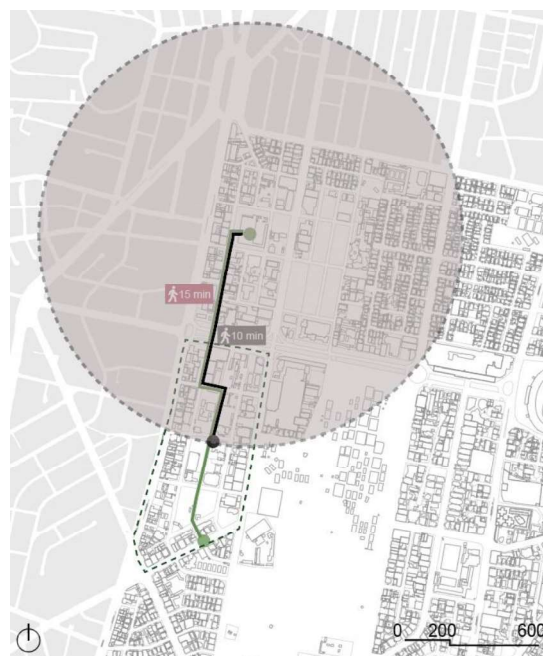
Fuente: Elaboración propia en base a Rueda (2010)

Imagen 48. *Ubicación de escuela infantil y centro de educación y tiempos de recorridos.*



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a datos obtenidos en sitio y Google Maps.

Imagen 49. *Ubicación del Mercado Municipal y tiempos de recorridos.*



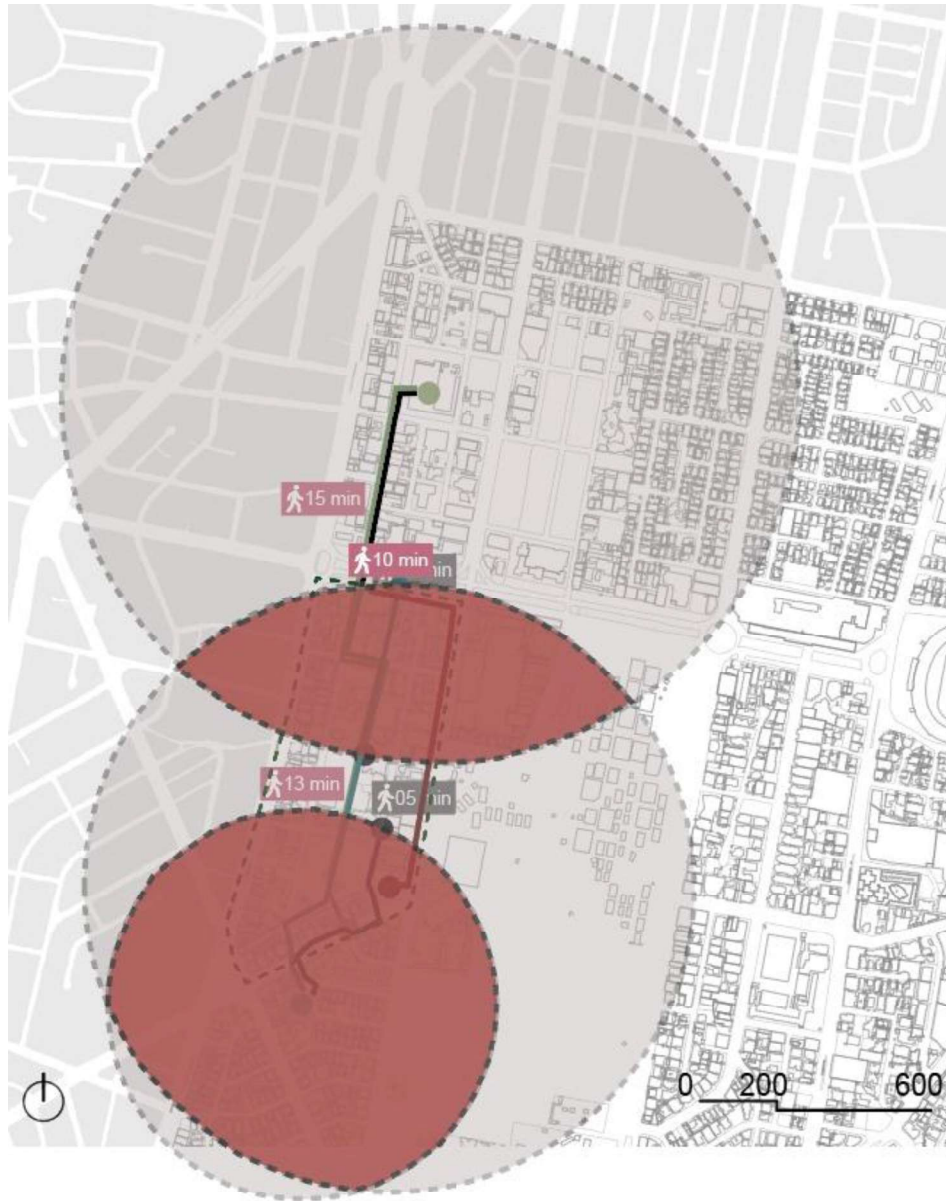
Fuente: Elaboración propia 2022. En base a datos obtenidos en sitio y Google Maps.

Imagen 50. *Ubicación de la Biblioteca y tiempos de recorrido a pie.*



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a datos obtenidos en sitio y Google Maps.

Imagen 51. *Áreas de cobertura simultánea a equipamientos públicos de proximidad.*



Fuente: Elaboración propia 2022. En base a datos obtenidos en sitio y Google Maps.

Tabla 30. *Población con cobertura simultánea al Mercado Municipal y Biblioteca.*

Manzanas	Población abastecida		Área abastecida %
	2010	2019	
1	31	31	100
2	267	364	100
3	94	196	100
4	77	89	100
5	0	0	100
6	107	115	100
10	88,92	98,28	46,8
Total	665	893	
Población Total	1442	1992	
% de población abastecida simultáneamente	46	45	

Fuente: Elaboración propia 2022. En base a la cartografía digital del geo portal CIUQ









Tabla 31. *Población con cobertura simultánea a Centro Infantil y Escuela de Educación Primaria.*

Manzanas	Población abastecida	
	2010	2019
11	160	270
12	1	1
13	7	2
14	3	3
15	186	312
16	71	84
Total	428	672
Población Total	1442	1992
% de población abastecida simultáneamente	30	34





Fuente: Elaboración propia en base a la cartografía digital del geo portal CIUQ

Para identificar los problemas existentes obtenidos del cálculo y análisis de indicadores se desarrolló una matriz comparativa de parámetros evaluativos, indicando el valor actual y lo que faltaría para completarlo, se establece una columna de calificación para verificar si cumple o no con lo solicitado (Tabla 32).

Tabla 32. Matriz de parámetros evaluativos.

EJE	ÁMBITO	INDICADOR	PARAMETROS EVALUATIVOS			
			VALOR MIN. DESEABLE	VALOR ACTUAL	VALOR FALTANTE	CUMPLE
Compacidad y Funcionalidad	Morfología Urbana	Densidad de Vivienda	> 40 viviendas /ha	69 viviendas / ha	-	
		Densidad urbana de habitantes	> 120 hab / ha	111,28 hab / ha	8.72 hab / ha	
		Área de Predios Vacíos	< 30%	26,03%	-	
	Habitabilidad del Espacio	Compacidad Absoluta	> 5 metros	9,95 metros	-	
		Compacidad Corregida	Entre 10 - 50 metros	547,96 metros	Espacios públicos de estancia entre 218.923,186 y 43.784,64 m2.	
		Accesibilidad del Viario	90 % accesibilidad suficiente	100%	-	
		Proporción de Calle	h/d < 2,0	-	<2 en predios vacíos y >2 en predios edificados	
		Percepción espacial de verde urbano	> al 10% en un mínimo del 50% de tramos de calle	> al 10% en el 16% de los tramos de calle	34% de tramos de calles hasta completar el 10% de percepción de verde urbano.	

EJE	ÁMBITO	INDICADOR	PARAMETROS EVALUATIVOS			
			VALOR MIN. DESEABLE	VALOR ACTUAL	VALOR FALTANTE	CUMPLE
	Movilidad y Servicios	Proximidad de la población a servicios básicos	≥ 13 servicios básicos con cobertura simultánea para mínimo del 75% de la población	12 servicios básicos simultáneos para el 18% de la población	20% frutas y verduras 75% productos cárnicos y del mar 34% red peatonal 36% espacios verdes > 1ha	
		Proximidad de la población a redes de transporte público	3 tipos de transporte para más del 80% de la población	3 tipos de transporte para el 39%	36% redes peatonales 55% parada metro	
		Reparto del viario público - vía peatonal - viario vehicular	60% del viario público para peatones	34% del viario público	26% viario peatonal	
Complejidad	Espacios Verdes	Continuidad espacial y funcional de la calle corredor	interacción alta y/o muy alta de los tramos de calle para un mínimo del 20% de los tramos de calle	Interacción baja y nula	Incremento del viario peatonal entre 27,63 y 49,54 m2 Incremento de actividades entre 1 a 9 de acuerdo a cada tramo	
		Proximidad de la población a espacios verdes	Acceso simultáneo a 3 tipologías de espacio verde para la totalidad de la población	Acceso simultáneo a 2 tipos de espacios verdes para el 45% de la población	Espacio >1000 m2 a <200 m para el 100% hab. Espacio > 5000 m2 a < 750 m para el 100% hab. Espacio > 1ha a < 2000 m para el 100% hab.	

EJE	ÁMBITO	INDICADOR	PARAMETROS EVALUATIVOS			
			VALOR MIN. DESEABLE	VALOR ACTUAL	VALOR FALTANTE	CUMPLE
		Proximidad a corredores verdes urbanos	mayor al 5% de los tramos de la superficie del viario	0%	3,594.35 m2 de corredores verdes	
Eficiencia	Metabolismo Urbano	Autoproducción de alimentos	según contexto	0%	Creación de Huertos urbanos	
		Recolección Selectiva y Neta	según contexto	0%	Lugares de Reciclaje	
Cohesión Social	Equipamientos Públicos	Proximidad de la Población a Equipamiento Público	> 75% de población con proximidad simultánea a 5 tipologías: cultural, deportivo, educativo, salud y bienestar social	Acceso simultáneo a 2 tipos de equipamiento para el 30% de la población	39% Escuela Infantil y de Educación Primaria 32% Mercado Municipal 75% Centro de Salud Pública 75% Espacio Deportivo Barrial 75% Centro Cívico Asociativo, Centro de Servicio Social Comunitario	

Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de los indicadores de sustentabilidad.

De esta evaluación se concluye que, el sector cuenta con una densidad poblacional baja, pero una densidad de vivienda alta, los vacíos urbanos existentes podrían ser ocupados para corregir la compacidad creando lugares de estancia y recreación, convertir a las calles en

lugares de tránsito peatonal y de vehículos no motorizados, con aceras arboladas y espacios de descanso, devolvería la calle a los peatones y mejoraría la percepción de verde urbano del lugar, mejorando la movilidad del ciudadano y fomentando la cohesión social y con ella la proyección de trabajo comunitario para crear actividades encaminadas a la conformación de huertos urbanos, lugares de recolección y reciclaje de residuos, y la organización de ferias para el expendio de productos del lugar, siendo necesario también disponer de infraestructura de servicio público: en salud, bienestar social y espacios recreativos barriales para devolverle el sentido de barrio y generar equidad urbana.

Análisis de Datos Información Primaria

Encuestas

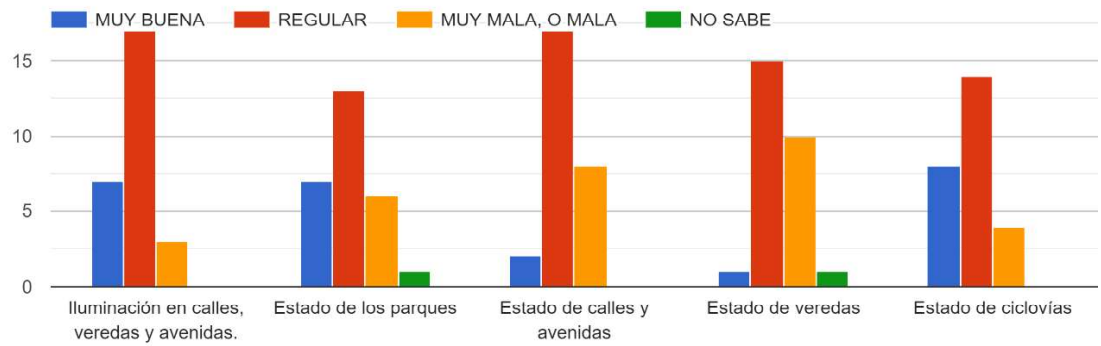
La mayor cantidad de personas que se han interesado en realizar la encuesta son mujeres constituyendo el 62.9% del total de los encuestados, pero no constituye una diferencia muy marcada en relación a los hombres, la mayor parte de encuestados se encuentran entre los 26 y 45 años, que viven o trabajan en el lugar en un periodo de entre 1 a 5 años, características que sirven para determinar el sector poblacional que desea intervenir en esta medición de sustentabilidad del barrio.

EVALUACIÓN Y USO DEL ENTORNO URBANO

Si bien la mayoría indica estar de acuerdo con el uso y cuidado de los espacios públicos y califica como regular a los servicios que ofrece el barrio, se encuentra un grado de inconformidad en cuanto a la seguridad, limpieza y convivencia con los vecinos, el estado de veredas, calles y parques al igual que su iluminación, en cuanto a los servicios de infraestructura se encuentran muy satisfechos con los servicios de supermercados y malls pero muy insatisfechos ante la falta de vigilancia policial, y guarderías y jardines de infantes, considerando además como problemas graves del barrio la congestión vehicular, el ruido, malos olores y mala calidad del aire, muros y paredes rayados, falta de áreas verdes y espacios de estancia, y falta de cruces peatonales.

Imagen 52. Calificación de aspectos del barrio.

7. ¿Cómo calificaría los siguientes aspectos de su barrio?



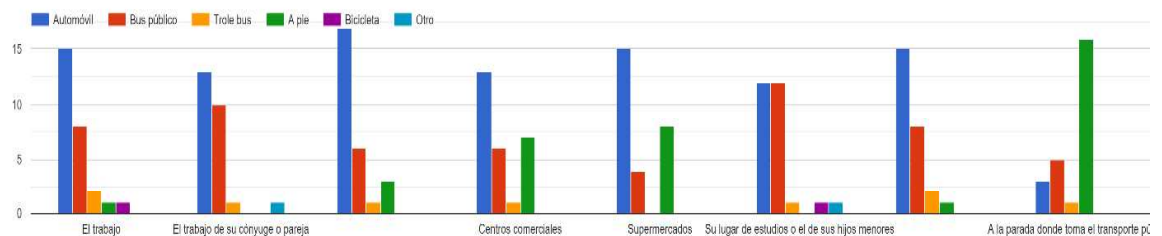
Fuente: Elaboración propia.

MEDIOS DE TRANSPORTE Y TIEMPO DE DESPLAZAMIENTO

A la mayoría le toma entre 15 y 45 minutos trasladarse a efectuar la mayoría de sus actividades, utilizan el vehículo particular como principal medio de transporte a pesar de que el trasladarse a una parada de buses les toma menos de 10 minutos a pie.

Imagen 53. Medios de transporte utilizados.

11. ¿Qué medio de transporte utiliza habitualmente para ir a...?



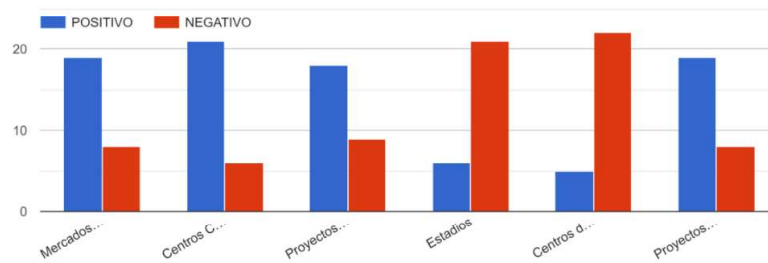
Fuente: Elaboración propia.

EVALUACIÓN DE LA IMAGEN DEL BARRIO

La mayoría considera positivo para la imagen del barrio la proximidad a centros comerciales, mercados y ferias, proyectos de edificios en altura y de vivienda social, considerando negativo para el barrio la cercanía a estadios y centros de diversión nocturna, en cuanto a mobiliario urbano la mayoría considera que no existen bancas para sentarse y descansar y juegos infantiles.

Imagen 54. Calificación de la calidad de vida del barrio.

12. En relación a las siguientes obras y situaciones urbanas. ¿Usted piensa que tienen un impacto positivo o negativo en la calidad de vida de su barrio?



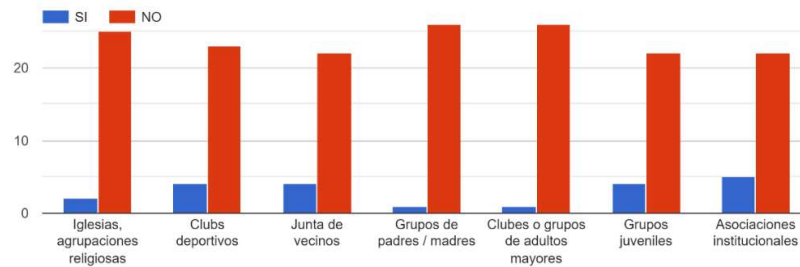
Fuente: Elaboración propia.

PARTICIPACIÓN EN ORGANIZACIONES CIUDADANAS Y EN OBRAS DE MEJORAMIENTO URBANO

Al momento no existe una participación activa en organizaciones barriales o toma de decisiones sobre problemas del barrio.

Imagen 55. *Calificación de cohesión social.*

14. ¿Participa de manera activa en alguna de estas organizaciones de su barrio?



Fuente: Elaboración propia.

SATISFACCIÓN Y EXPECTATIVAS CON LA VIVIENDA, EL BARRIO Y LA CIUDAD

Un gran porcentaje indica estar satisfecho de vivir en el barrio, y creen que para mejorarlo es necesario realizar la:

Restauración e iluminación de veredas y calles

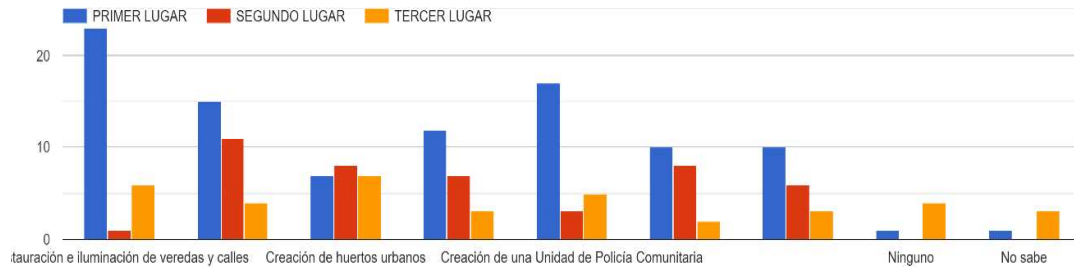
Creación de una Unidad de Policía Comunitaria

Mejoramiento o creación de plazas, pequeños parques para estancia y recreación

Creación de espacios para mascotas y actividades festivas y/o culturales.

Imagen 56. Obras y actividades solicitadas por el barrio.

17. De las obras y actividades que se mencionan a continuación, ¿Cuáles son la más necesaria para el BARRIO? (Escoja solo tres opciones)



Fuente: Elaboración propia.

Estas respuestas coinciden con las respuestas a la pregunta de qué desearía cambiar del barrio las cuales se enmarcan principalmente en la percepción de seguridad y en la creación de espacios de estancia y recreación.

Entrevistas

Las entrevistas se orientaron para conocer los aspectos de morfología y estructura del barrio, cohesión social, y posibles usos de los espacios vacíos existentes en favor de la comunidad, la entrevista fue realizada a dos personas expertas en el tema de estudio desde diferentes perspectivas como arquitectónica y urbanística la arquitecta Pamela Mendieta y como uno de los ciudadanos que ha residido y reside en el lugar, el ingeniero James Urvina. (Anexo 2)

MORFOLOGÍA Y ESTRUCTURA URBANA

La expansión urbana hacia el área de Ñaquito generó una consolidación diferente en el polígono de estudio, su planificación estuvo enfocada en el sector administrativo y financiero, así también se realizaron donaciones de predios a gremios profesionales y entidades financieras como por ejemplo el lote que hoy pertenece a la Superintendencia de Economía Popular y

Solidaria o a la CFN, que hasta la actualidad no han sido construidos, generando desde un inicio la presencia de vacíos urbanos al no existir una visión de ciudad (Mendieta, Pamela, 2022), esta conformación que se dio en el sector tuvo su auge en la década de los 90 y generó la mayor parte de la infraestructura atrayendo también a empresas del sector privado y público que actualmente existen en el sector, este factor ha ocasionado una gran cantidad de población flotante que llega diariamente a sus trabajos y que deben fluir con la población residente aunque sus intereses sean diferentes (Urvina, James, 2022).

El sector tiene dos grandes limitantes que no le ayudan a desarrollarse, una la infraestructura vial generada para el paso del trolebús y la otra una muralla creada por grandes edificios del sector financiero (Mendieta, Pamela, 2022), si miramos el entorno desde la terraza de uno de los edificios altos podemos ver una gran cantidad de vehículos ocupando un espacio que debería ser devuelto al peatón y sus actividades cotidianas como caminar, o pasear con una mascota (Urvina, James, 2022), los espacios vacíos están siendo ocupado por vehículos resguardados por grandes muros ciegos sin actividad sin miradas que protejan a la gente que transita por el lugar generando una sensación de inseguridad incluso en aquellos parqueaderos que se encuentran abiertos como es el caso de Mi Juguetería, ya que no generan movimiento, hablamos entonces de que la actividad por pequeña que sea o no la más deseada genera sitios seguros, la iluminación de las calles crea inseguridad en los transeúntes del sector es una iluminación para el auto y no para los peatones lo que crea espacios de sombra y esa sensación de miedo, la cual es resuelta utilizando el vehículo particular para cualquier actividad, la gente del sector prefiere no caminar (Mendieta, Pamela, 2022).

La creación de áreas verdes al interior del sector parecería no tan importante debido a la existencia del parque La Carolina, pero es algo que los residentes no lo sienten suyo, de alguna manera es demasiado grande para percibirlo como parte de la comunidad y del barrio, son necesarios espacios verdes a nivel local para pasear y recrearse (Urvina, James, 2022).

COHESIÓN SOCIAL

Es un factor muy difícil de lograr en la zona inclusive el nombrarlo como “barrio” no resulta agradable a sus residentes, por lo que se debe empezar generando actividades en las cuales pueda participar su gente y que sea motivo de encuentro, y cambio de opiniones, que les permitan reconocerse como parte integral del barrio (Mendieta, Pamela, 2022). Es necesario establecer medios de comunicación entre los moradores del barrio para conocer sus necesidades e inquietudes, llevar una estadística de cuantas personas viven realmente en el sector, el número de viviendas y oficinas para saber las inquietudes de los residentes y cómo actuar ante los problemas del barrio, un medio para recolectar esta información podrían ser los Administradores de los Edificios (Urvina, James, 2022).

OCUPACIÓN DE ESPACIOS VACÍOS

Generar en los residentes la idea de volver a pensar el espacio público, quitar de su mente esta idea de que debe ser mayoritariamente para infraestructura vehicular, en donde deba existir autos y parqueaderos, y tomar las calles para las actividades del barrio es la primera fase para evitar la creación de vacíos, la segunda es crear en el lugar no solo un ejercicio de paisajismo sino proyectos que además tengan justicia, inclusión e identidad social, nadie más que la población más necesitada debería ser quien ocupe estos espacios, con vivienda social, lugares de feria, huertos urbanos, lugares de reciclaje. Cambiar la imagen actual de las calles creando lugares de descanso y sombra, e ir generando lugares activos que activen a otros como un acto reflejo (Mendieta, Pamela, 2022).

La personas entrevistadas expresan desde diferentes puntos de vista, una idea en común, devolverle al sector su vida de barrio a través de cohesión social y de la toma del espacio público para el peatón, disminuyendo la carga vehicular generada por la aglomeración de ciertos equipamientos existente en la zona y otorgarle espacios de encuentro en favor de la comunidad, que ayuden a la recreación local, huertos urbanos y lugares de reciclaje, los cuales se pueden llevar a cabo a través de actividades muy sencillas como el autoconvocarse para obtener datos y necesidades del sector hasta organizar ferias y eventos que generen una

dinámica social activa al interior del sector, las cuales van de la mano de organismos gubernamentales quienes con una correcta planificación orientada a la sustentabilidad y en base a los requerimientos del barrio pueden generar un barrio sustentable y cohesionado, los datos obtenidos coinciden con los resultados de los indicadores en los que además se identifica una falta de equipamiento público en salud, bienestar social y áreas verdes a nivel de barrio, si la comparamos con la encuesta encontramos coincidencias en la percepción de inseguridad existente en el barrio la cual va acompañada de malos niveles de iluminación y grandes áreas sin actividad ocupadas para parqueadero de vehículos.

CAPÍTULO 3: Ideas de utilización de los espacios vacíos

En base a los datos obtenidos, se proponen algunas ideas para la ocupación y optimización de los espacios vacíos existentes y a su vez mejorar los niveles de sustentabilidad del barrio, por su superficie permiten la implementación de equipamientos públicos a nivel de barrio como espacios deportivos barriales, centros de salud, y de bienestar social, que al momento no posee el barrio, estos espacios se pueden planificar dentro de espacios verdes que a su vez sirvan de estancia y de ocio, conectados a una red de verde urbano que los enlace con otros espacios verdes de la ciudad, espacios vacíos de menor tamaño se pueden planificar como parques de bolsillo, áreas para huertos urbanos, espacios para recolección y reciclaje de residuos, el espacio vacío ubicado en el INAMI se podría utilizar como un espacio lúdico que fomente el aprendizaje con espacios de juegos.

La pacificación de calles y arborización de aceras, que fomenten el tránsito peatonal y de vehículo no motorizado, restringiendo el ingreso a vehículos de paso, creación de circuitos de ciclovías y de caminata, que fomenten una movilización activa y disminuyan el uso del vehículo, la arborización y creación de espacios verdes ayudará a disminuir el ruido, y mejorar el aire, así como también suprimiría esas grandes murallas que cubren los lotes vacíos obteniendo espacios abiertos y transitables.

La población del lugar siente como uno de los mayores problemas la seguridad ante lo cual se podría considerar la creación de una UPC, dentro de un proyecto de regeneración urbana, otro problema evidenciado es el de la iluminación, es necesario planificar una iluminación peatonal que ayude a mejorar la percepción de seguridad del lugar.

Con estas acciones se conseguiría: fomentar la cohesión social a través de una interacción personal en los diferentes espacios y equipamientos públicos, fomentar el sentido de pertenencia, y generar espacios propicios para el desarrollo de actividades comerciales en planta baja, generar productos que se puedan consumir en el barrio disminuyendo la contaminación provocada por el traslado de productos desde las áreas rurales a la ciudad, y gestionar en forma adecuada los residuos generados en el sector, elevando así los niveles de

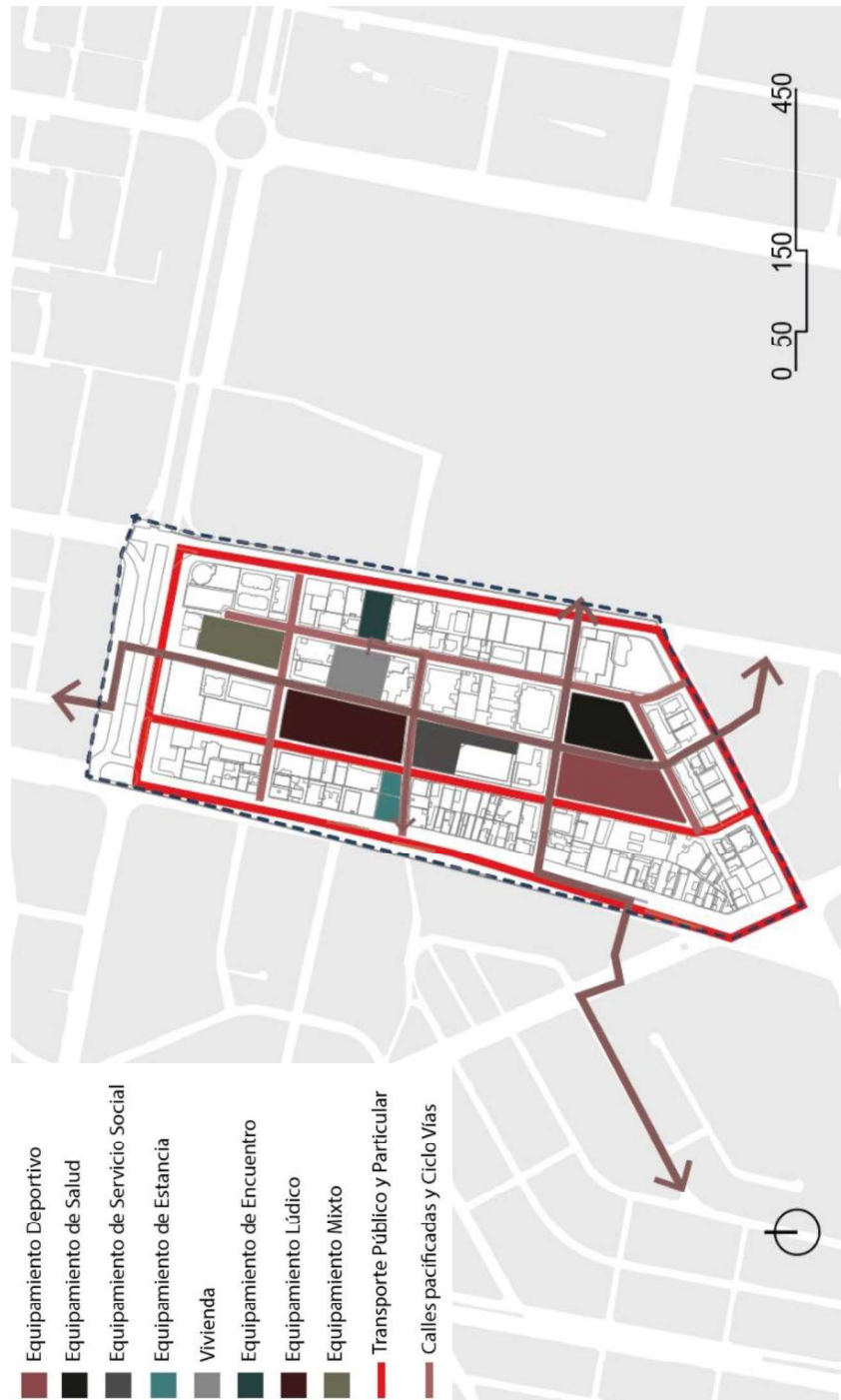
sustentabilidad y complejidad del barrio, en las siguientes imágenes se propone ideas de optimización de los espacios vacíos y como conectarlos a la trama urbana a través de varias acciones conjuntas (Imágenes 58, 59, 60 y 64).

Imagen 57. Propuesta red de verde urbano.



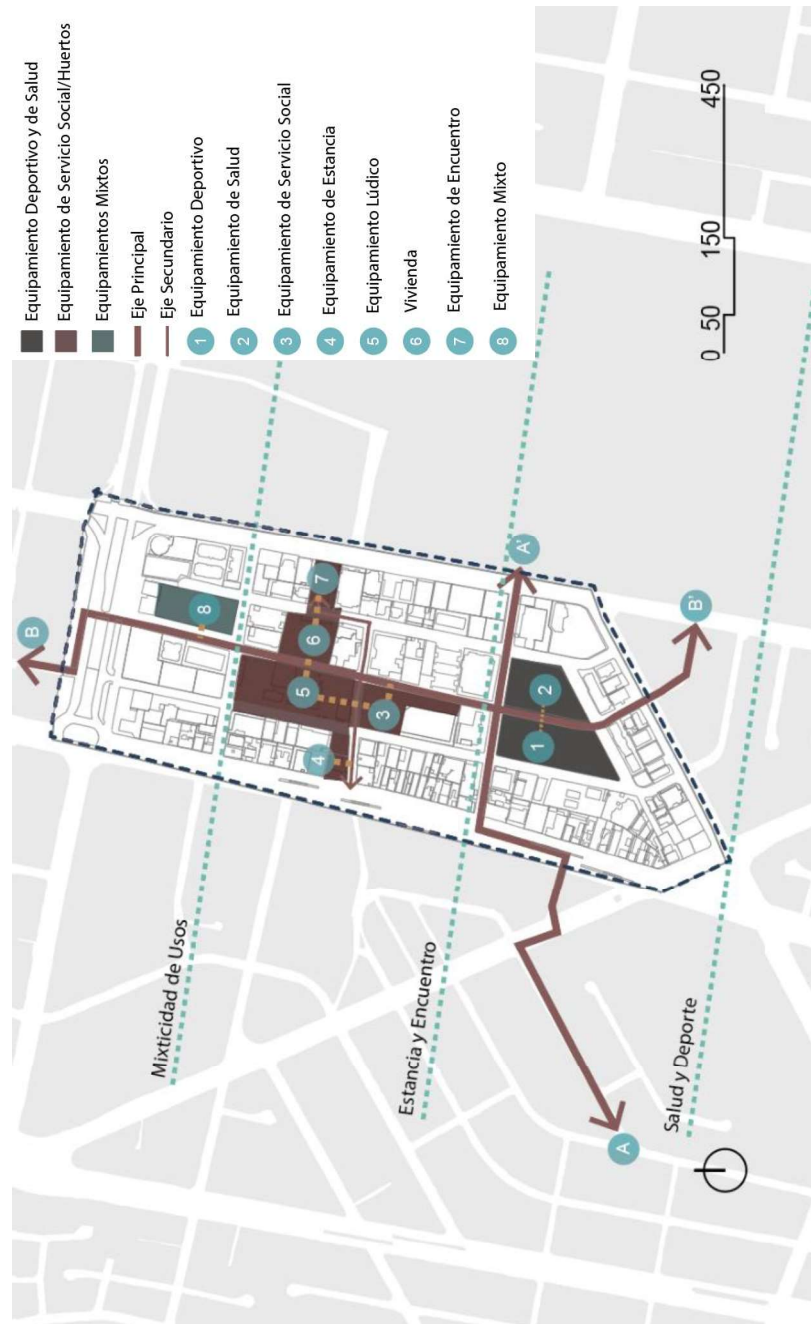
Fuente: Elaboración propia 2022.

Imagen 58. *Propuesta de Equipamientos y supermanzanas.*



Fuente: Elaboración propia 2022

Imagen 59. Propuesta de equipamientos.



Fuente: Elaboración propia 2022

Estado Actual de calles y aceras

Actualmente el viario público destina un mayor porcentaje de su espacio para el tránsito vehicular, quedando el peatón relegado de su papel de actor principal del espacio (Imagen 61).

Imagen 60. *Distribución actual del viario público.*



Fuente: Elaboración propia 2022

Alternativas de uso

Se proponen dos alternativas una generando al interior del área de estudio vías secundarias prioritariamente peatonales, pacificación vial con paso restringido al vehículo de paso, y permitiendo el paso únicamente a vehículos de residentes, de emergencia y abastecimiento (Imagen 62).

Imagen 61. *Alternativa 1 para el uso del viario público.*



Fuente: Elaboración propia 2022

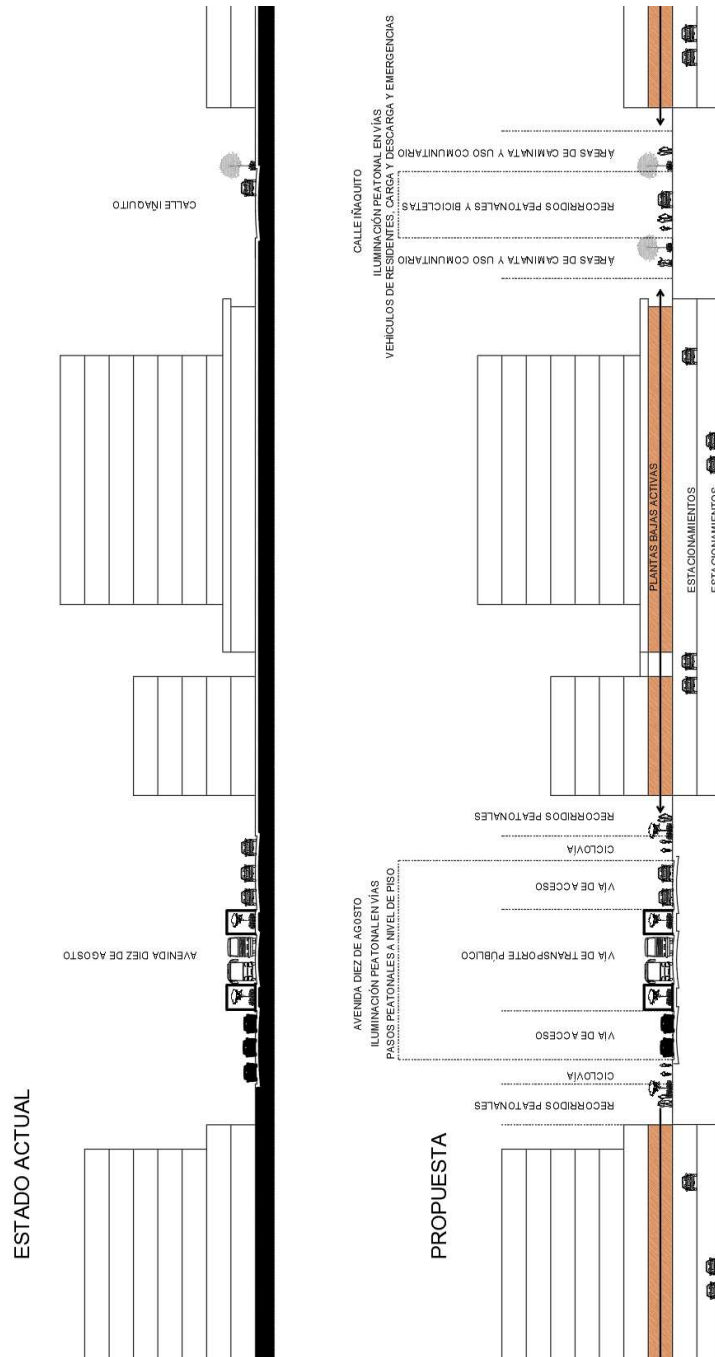
En el segundo caso se suprimirá un carril vehicular y uno de zona azul, lo que permite ampliar el paso peatonal (Imagen 63).

Imagen 62. *Alternativa 2 para el uso del viario público.*



Fuente: Elaboración propia 2022

Imagen 63. Corte esquemático antes y después de la propuesta de intervención.



Fuente: Elaboración propia 2022

CONCLUSIONES

El estudio realizado ha posibilitado entender de una forma clara y precisa la mejor forma de ocupar los espacios vacíos del lugar generando y contrastando tanto datos cuantitativos como desde la perspectiva de usuarios y planificadores urbanos, información que puede ser usada para futuras intervenciones urbanas, enfocadas en una gestión apropiada del territorio para evitar el desperdicio de espacios valiosos que se encuentran dentro de la trama urbana y que bien podrían ayudar a mejorar la sustentabilidad de un sector.

El grupo de indicadores seleccionado permitió constatar la falta de espacio público, no solo como un espacio físico sino un lugar de encuentro que le ayude a la gente del sector a sociabilizar y cohesionarse como barrio. Estos espacios que sirven de descompresión permiten una relación visual y humana con el entorno. Por otro lado, la falta de equipamiento público como salud y bienestar social crean una falta de equidad y justicia social para las clases más desfavorecidas. Como se evidenció en el análisis espacial una excesiva dotación de equipamientos administrativos, financieros y de comercio ha creado conflictos con la población residente y la población flotante del lugar en el que cada uno desea un espacio para sí. Los primeros para convivir con el entorno y los segundos para obtener un espacio para realizar sus actividades económicas y posteriormente trasladarse en forma cómoda y segura a sus hogares, adaptando el espacio a estas nuevas necesidades. Como consecuencia la población residente desea migrar del lugar o prefiere alquilar su propiedad para oficinas o negocios antes que para uso residencial.

Dentro de las limitantes del presente análisis está la baja participación de la colectividad en la encuesta propuesta. La encuesta realizada no tuvo una gran acogida, resultando difícil comunicarse con la gente del sector debido a la pandemia producida por el COVID, para realizarlas se utilizaron medios digitales lo que probablemente ocasionó una falta de interés en ellas, o simplemente la población se encontraba cansada de muchas otras que se han realizado por ser un lugar de mucho interés académico y sin resultados de planificación visibles para la

comunidad. Dicho esto, a pesar de tener una aceptación baja, la interpretación de los resultados confirma las aseveraciones desde la teoría y fuentes secundarias.

Relacionando los datos obtenidos con los de la normativa urbana vigente se observa que la planificación no va de la mano con una proyección sustentable del barrio, permitiendo que el barrio sufra una excesiva compresión por no poseer espacios de descompresión dedicados a estancia y recreación a nivel barrial. Al momento ese papel lo cumplen los espacios vacíos, los cuales a pesar de la actividad que se les está dando en este momento generan una percepción menos compacta y más humana ayudando a generar este tipo de bienestar interno.

Debido a su superficie, se ha considerado al parque La Carolina como abastecedor de áreas verdes y recreativas para los barrios aledaños, es tan atractiva esta área que los barrios aledaños se densifican a su alrededor generando manzanas muy compactas con una falta de confort térmico y lumínico en su interior, como se ha podido comprobar en los indicadores, y se analizó en alguno de los barrios próximos al parque. El pensar que esta área verde cubre las necesidades de recreación y estancia del barrio, es una conjetura que no corresponde con la percepción de la población. Sus habitantes no lo sienten así, lo perciben como un espacio de tránsito en donde se puede realizar determinadas actividades, pero no genera ese encuentro e integración entre vecinos para hablar de problemas propios del barrio, generando oportunidades de cohesión social, indicando así que la evaluación realizada se encuentra dentro de lo percibido por la población.

Si bien se habla de compacidad y de que barrios y ciudades deben acoger una mayor cantidad de población para evitar un crecimiento injustificado de la mancha urbana, desestimar la importancia de los espacios abiertos y vacíos, nos llevaría a una percepción errónea del espacio sintiéndonos aprisionados de este y no libres de ocuparlo. Así es necesario realizar una evaluación de los niveles de sustentabilidad de los barrios a través de la construcción de indicadores propios de cada ciudad considerando sus características, variables y recursos propios. La multidisciplinariedad fundamental al momento de establecer parámetros en temas urbanos, realizados por profesionales expertos en temas urbanos, ambientales y sociales, así como también con la intervención de dependencias gubernamentales nacionales y locales, la

academia, gremios profesionales, organismos internacionales y la población en general, quienes deberán a través de políticas públicas decidir la gestión y el uso del suelo.

Se debe cuestionar la percepción de los vacíos urbanos como áreas residuales dentro de la ciudad, la connotación del término les resta el valor que tienen dentro de un suelo servido como elementos equilibrantes, cuyo uso adecuado ayudaría a generar espacios que mejoren la sustentabilidad de un barrio mejorando sus condiciones ambientales, convirtiendo al suelo en un factor que fomente riqueza y equidad, y no en un bien propenso a la especulación y moneda de cambio del clientelismo político. Clientelismo que se sirve de ofrecer una mayor cantidad de equipamiento o de habitabilidad a determinados sectores en desmedro de otros o con la idea de generar proyectos eco-sustentables sin mirar el impacto que estos creen dentro de la trama urbana, olvidando que no se aprueban proyectos en base a sus características particulares y opiniones subjetivas sino en base a la presión que este genere en el espacio urbano.

No podemos especular sobre que barrio está mejor servido que otro, sin realizar un análisis previo de indicadores ambientales y de sustentabilidad. Tampoco se debe considerar densificar únicamente a través de la poblacional y de la vivienda, sino también creando espacios agradables y conectados entre sí que resulten atractivos para la población que decida vivir en ese lugar.

Previo al análisis exhaustivo realizado, aparentemente el barrio tenía una baja densidad poblacional y de vivienda siendo una medida evidente la densificación del lugar. Sin embargo, luego del estudio realizado se puede contrastar la alta densidad de vivienda con una baja densidad poblacional, desarrollo promovido por las inmobiliarias las cuales han generado una sobreoferta de vivienda, la cual económicamente no resulta accesible para toda la población. Siendo necesario rever las políticas en este sector y mirar a los espacios vacíos como los generadores de espacios comunes para el barrio, provocando que el lugar se vuelva atractivo para así equilibrar la capacidad poblacional instalada. A la vez es necesario incorporar vivienda social al lugar quizás no sea posible una vivienda totalmente subsidiada, pero si otorgar beneficios a grupos específicos bajo un estudio previo. Por ejemplo, dirigir la vivienda disponible con ayuda gubernamental hacia parejas jóvenes que desee vivir en el barrio, o

utilizando ciertos sectores que al momento se encuentran deteriorados y que han perdido vitalidad dentro del barrio, en una regeneración integral, utilizando las diferentes herramientas legales que se establecen para la gestión del suelo.

Finalmente, este estudio busca generar interés en la realización de análisis previos a la toma de decisiones dentro de la trama urbana a través de una construcción de indicadores de sustentabilidad, encuestas y entrevistas que den herramientas para una planificación urbana eficiente con la población y el medio ambiente.

Bibliografía

- Achig, L. (1983). El proceso urbano de Quito. Quito: Centro de Investigaciones CIUDAD.
- Agencia de Ecología Urbana de Barcelona. (2008). *Plan Especial de Indicadores de Sostenibilidad Ambiental de la Actividad Urbanística de Sevilla*. Barcelona: Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla.
- Alvarado Azpeitia, C., Adame Matínez, S., & Sánchez Nájera, R. M. (2017). Habitabilidad urbana en el espacio público, el caso del centro histórico de Toluca, Estado de México. *Sociedad y ambiente*, no 13, p. 129-169.
- Augé, M. (1993). *Los no lugares. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Berruete-Martínez, F. (2017). Los vacíos urbanos: Una nueva definición. *Urbano*, 114-122.
- Bosetti, M. Q., & Rosales, L. G. (2012). Del medio ambiente al espacio urbano. Ciudades latinoamericanas en la transición de ciudades difusas a ciudades compactas. *Provincia, núm. 27*, 43-76.
- Brau, L. (2018). La ciudad del coche. *BRAU, Lluís. La ciudad del coche. Biblio3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*.
- Briceño, J., & Marin, L. (2017). Nocturnidad, ciudades 24 horas y sus efectos socioambientales. *Bitácora Urbano Territorial*, 27(3).
- Carrión, F., & Erazo Espinosa, J. (2012, no 41 (3)). La forma urbana de Quito: una historia de centros y periferias. *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, 503-522.
- Carrión, D. (1999). La tierra vacante en Quito. Estrategias de "engorde" y ausencia de políticas del suelo (International Seminar on Land: Challenges and Opportunities. Río de Janeiro).
- Chen, H., Beisi, J., & Lau, S. (2008). Sustainable urban form for Chinese compact cities: Challenges of a rapid urbanized economy. *Habitat international*, vol. 32, no 1, p. 28-40.
- Cheng, V. (2009). Understanding density and high density. In *Designing high-density cities*. Routledge.
- Colavidas, F., & Salas, J. (2005). Por un plan cosmopolita de habitabilidad básica. *Revista INVI*, 20(53).
- De Noni, G., Fernández, M., & Peltre, P. (1986). Accidentes climáticos y gestión de las quebradas de Quito. Paisajes geográficos.
- Di Campli, A. (2016). *Densificar la ciudad. Cuestiones, problemas y diseño urbano en Ecuador*. Quito: Abya-Yala.

- Durán, L. (2013). *Lo Poroso y la Ciudad. "Denkbilder, Epifanías en Viajes" de Walter Benjamin*. REVISTARQUIS, 2013, vol. 2, no 2, p. 123-129.
- Espinosa Dorantes, E. (2011). *El libro verde del urbanismo*.
- GAD del Distrito Metropolitano de Quito. (2017). *Estrategias de Resiliencia. Distrito Metropolitano de Quito*. Quito: MDMQ.
- GADDMQ. (2011). *Plan de Desarrollo 2012 - 2022*. Quito: MDMQ.
- GADDMQ. (2014). *Diagnóstico del territorio del Distrito Metropolitano de Quito*. Quito: Municipio de Quito.
- GADDMQ. (2018). *Visión de Quito 2040 y su Nuevo Modelo de Ciudad*. Quito.
- Gagné, C., Riou, S., & Tisse, J. F. (2012). Are compact cities environmentally friendly? *Journal of Urban Economics*, 2(2-3), 123-136.
- Gaja Díaz, F. (2008). Urbanismo ecológico, ¿sueño o pesadilla?.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente (Vol. 1)*. Buenos Aires: Infinito.
- Gomez Mata, E., & Rosas Chavarría, D. (2018). *Ciudad Compacta, Ciudad Difusa. Políticas de Redensificación en México*. México.
- Gómez, G., & Gómez, A. (2015). Sostenibilidad y habitabilidad: ¿condiciones en pugna? *Diversas visiones de habitabilidad. Puebla: RNIU, 2015*, 39-70.
- Granizo, A. (2013). Ordenamiento territorial y gestión de suelo en Ecuador. *In Competencias y Gestión Territorial: Memorias del VIII Simposio Nacional de Desarrollo Urbano y Planificación Territorial*. Universidad de Cuenca.
- Hermida, A., Orellana, D., Cabrera, N., & Calle, C. (2015). *LA CIUDAD ES ESTO*. Cuenca: Imprenta Monsalve Moreno.
- Hernández Aja, A. (2009). Calidad de vida y Medio Ambiente Urbano: indicadores locales de sostenibilidad y calidad de vida urbana. *Revista invi*, 24(65), 79-111.
- Hofmann, M., Westermann, J., Kowarik, I., & Van der Meer, E. (2012). Perceptions of parks and urban derelict land by landscape planners and residents. *Urban Forestry & Urban Greening*, 11(3), 303-312.
- Luque-Valdivia, J. (2011). *Insuficiencia de la ciudad compacta*.
- Mayorga Cárdenas, M. (2021). París: la ciudad de los 15 minutos.
- MIDUVI. (2015). Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible, HABITAT III.

- Monard Arciniegas, A. (2020). *Arquitectura moderna de Quito, 1954-1960*.
- MQ. (1997). Población y Urbanización Metropolitana 1982-2020. Quito: Dirección General de Planificación del MQ.
- Olmos , M., & Haydeé, S. (2008). La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida. *Palapa*, 3(2), 47-54.
- QUITO cómo vamos . (2020). *Informe de Calidad de Vida de 2020*. Quito.
- Roth, E. (2000). Psicología ambiental: interfase entre conducta y naturaleza. *Revista Ciencia y Cultura*, (8), 63-78.
- Rueda, S. (2004). Habitabilidad y calidad de vida. *Cuadernos de Investigación urbanística*, (42).
- Rueda, S. (2010). *Sistema de indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas*. Barcelona.
- Rueda, S. (2011). Las supermanzanas: reinventando el espacio público, reinventando la ciudad. In Ciudades (im) propias: la tensión entre lo global y lo local. *Centro de Investigación Arte y Entorno.*, 123-134.
- Rueda, S., De Cáceres, R., Cuchí, A., & Brau, L. (2012). El urbanismo ecológico. Agencia de Ecología Urbana de Barcelona. Barcelona.
- Tenka, M. (2012). *Vacios Urbanos. Hacer visible lo cotidiano (Doctoral dissertation, Universidad de Belgrano. Facultad de Arquitectura y Urbanismo)*.
- Torres, H., & Moranta , T. (2012). Una propuesta multimétodo para un abordaje transaccional del espacio público en la escala de barrio. *Athenea Digital. Revista de pensamiento e investigación social*, 12(1), 209-237.
- Villacrés, J. (s.f.). *Arquitectura Moderna en el Ecuador*. Obtenido de <http://arquitecturaecuatoriana.blogspot.com/2014/05/quito-el-plan-jones-odriozola-1942-1945.html>
- Wirth, L. (1938). O urbanismo como modo de vida. *O fenômeno urbano*, 4. 90-113.

Anexos

Anexo 1: Encuesta

Se han realizado tomando las establecidas por la Comisión de Estudios Habitacionales y Urbanos de Chile seleccionado las aplicables dentro del contexto del área de estudio, para la evaluación se contrastaron datos con los de la Comisión de Estudios Habitacionales y Urbanos de Chile y con los datos proporcionados en la Encuesta de Percepción Ciudadana 2020, del colectivo Quito Cómo Vamos, especialmente en temas de seguridad y medios de transporte.

TIEMPO APROXIMADO 5 minutos

PRESENTACIÓN

Estimados / as

La presente encuesta tiene por objetivo medir la percepción de sustentabilidad del barrio Ñaquito, en un área determinada entre las Avs. Amazonas y 10 de Agosto y entre NNUU y Rumipamba (Referentes del Sector: CC. El Caracol, Mi Juguetería, Oficinas del CAE, Oficinas del CAMICON). Entendiéndose por sustentabilidad a todas aquellas acciones encaminadas a la relación entre la población, el medio ambiente, y entre sí, a través de calidad de vida, espacio público, equipamiento y cohesión social.

Los datos recolectados por la encuesta servirán para evaluar la sustentabilidad del barrio los datos proporcionados serán utilizados únicamente con fines académicos.

De antemano le agradezco por su colaboración.

Atentamente,

Leila Vizcaíno Álvarez

(responsable de la investigación)

lsvizcaino@puce.edu.ec

Esquema de Preguntas

1. ¿Cómo se identifica?

- Hombre
- Mujer
- Prefiero no decirlo

2. Edad

- De 16 a 25 años
- De 26 a 45 años
- De 46 o más

3. ¿Usted reside o trabaja en el barrio? (En caso de indicar que no, pero usted conoce el barrio por favor pase a las preguntas 17 y 18)

- Si
- No

4. ¿Cuál es el tiempo que usted reside en el barrio? ...Promedio en años

5. ¿Cuán de acuerdo está Ud. con las siguientes afirmaciones? Muy de acuerdo – De acuerdo

	MUY DE ACUERDO	DE ACUERDO
Los vecinos / as cuidan los espacios públicos del barrio		
Los vecinos / as se preocupan por la seguridad de los espacios públicos del barrio		
Los vecinos / as se preocupan por la limpieza de los espacios públicos del barrio		
Los vecinos / as usan los espacios para encontrarse pasear y recrearse		

USO DEL SUELO Y ENTORNO URBANO

6. ¿Cómo se siente en relación a estos aspectos de su barrio?

	MUY SATISFECHO O SATISFECHO	REGULAR	MUY INSATISFECHO O INSATISFECHO	NO SABE, NO RESPONDE
Convivencia con los vecinos				
Conectividad con la ciudad				
Tranquilidad				
Seguridad				
Limpieza				

7. ¿Cómo calificaría los siguientes aspectos de su barrio?

	MUY BUENA	REGULAR	MUY MALA, O MALA	NO SABE, NO RESPONDE
Iluminación en calles, veredas y avenidas.				
Estado de los parques				
Estado de calles y avenidas				
Estado de veredas				
Estado de ciclovías				

8. ¿Cómo se siente con respecto a los siguientes servicios e infraestructura del barrio?

	MUY SATISFECHO O SATISFECHO	REGULAR	MUY INSATISFECHO O INSATISFECHO	NO SABE, NO RESPONDE
Comercio menor (papelerías, tiendas de barrio, ferias libres)				
Supermercados, mall o similares				
Guarderías y jardines de infantes				
Unidades educativas				
Centros de atención médica primaria como consultorios, clínicas, centros de salud)				
Lugares para actividades culturales (salas de cine, teatro...)				
Vigilancia policial				
Transporte Público				

9. ¿Considera que los siguientes problemas no existen o no son nada graves, poco graves, graves o son muy graves en el barrio?

	MUY GRAVE	GRAVE	POCO GRAVE	NADA GRAVE
Carencia de áreas verdes y espacios de estancia				
Cruces peatonales				
Malos olores y mala calidad del aire				
Muros y paredes rayados				
Congestión vehicular				
Aguas servidas				
Ruido				
Basura en calles y avenidas				

MOVILIDAD Y TIEMPOS DE DESPLAZAMIENTO

10. ¿Qué tiempo se demora en dirigirse a ...?

ACTIVIDAD	TIEMPO (minutos)				TIEMPO (horas)			
	0-15	16-30	31-45	46-1h	1:01 1:30	1:31 2:00	2:01 3:00	+ de 3
El trabajo								
El trabajo de su cónyuge o pareja								
La vivienda del familiar que más frecuenta								
Centros comerciales								
Supermercados								
Su lugar de estudios o el de sus hijos menores								
Al centro médico que utiliza								

ACTIVIDAD	TIEMPO (minutos)				TIEMPO (horas)			
	0-15	16-30	31-45	46-1h	1:01 1:30	1:31 2:00	2:01 3:00	+ de 3
A la parada donde toma el transporte público								

11. ¿Qué medio de transporte utiliza habitualmente para ir a...?

	Automóvil	Bus público	Trole bus	A pie	Bicicleta	Otro
El trabajo						
El trabajo de su cónyuge o pareja						
La vivienda del familiar que más frecuenta						
Centros comerciales						
Supermercados						
Su lugar de estudios o el de sus hijos menores						
Al centro médico que utiliza						
A la parada donde toma el transporte público						

IMAGEN DEL BARRIO

12. En relación a las siguientes obras y situaciones urbanas. ¿Usted piensa que tienen un impacto positivo o negativo en la calidad de vida de su barrio?

	POSITIVO	NEGATIVO
Mercados y ferias		
Centros Comerciales, supermercados o similares		
Proyectos de vivienda social		
Estadios		
Centros de diversión nocturna (bares, discotecas)		
Proyectos de edificios en altura (vivienda y oficinas)		

13. ¿En su barrio, considera que hay?

	SI	NO
Basureros		
Bancas para sentarse y descansar		
Juegos infantiles		

PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y MEJORAMIENTO URBANO

14. ¿Participa de manera activa en alguna de estas organizaciones de su barrio?

	SI	NO
Iglesias, agrupaciones religiosas		
Clubs deportivos		
Junta de vecinos		
Grupos de padres / madres		
Clubes o grupos de adultos mayores		
Grupos juveniles		
Asociaciones institucionales		

15. En relación a obras de mejoramiento urbano...

	SIEMPRE	ALGUNAS VECES	RARA VEZ O NUNCA	NO SABE, NO RESPONDE
Se interesa por saber más sobre obras de mejoramiento para el barrio				
Siente que su opinión es tomada en cuenta en los proyectos y obras que se realizan				

SATISFACCIÓN Y EXPECTATIVAS DEL BARRIO

	MUY SATISFECHO, O SATISFECHO	MUY INSATISFECHO O INSATISFECHO
16. ¿Qué tan satisfecho se siente usted de vivir en este barrio?		

17. De las obras y actividades que se mencionan a continuación. ¿Cuál es la más necesaria para su BARRIO?

	PRIMER LUGAR	SEGUNDO LUGAR	TERCER LUGAR
Restauración e iluminación de veredas y calles			

Mejoramiento o creación de plazas y parques			
Creación de huertos urbanos			
Creación de una Unidad de Policía Comunitaria			
Actividades festivas y/o culturales			
Otro			
Ninguno			
No sabe			

18. ¿Si usted pudiera cambiar algo en el barrio qué sería?

Respuestas

7/6/22, 22:55

ENCUESTA PARA DETERMINAR LA SUSTENTABILIDAD DEL BARRIO A TRAVÉS DE SU CALIDAD DE VIDA

ENCUESTA PARA DETERMINAR LA SUSTENTABILIDAD DEL BARRIO A TRAVÉS DE SU CALIDAD DE VIDA

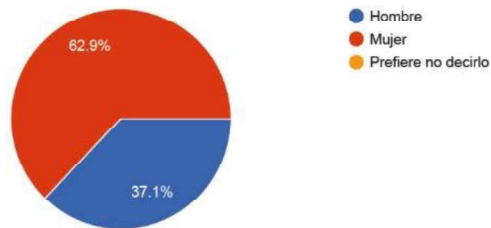
36 respuestas

[Publicar análisis](#)

1. ¿Cómo se identifica?

 Copiar

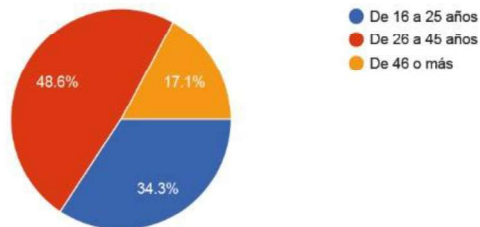
35 respuestas



2. Edad

 Copiar

35 respuestas



<https://docs.google.com/forms/d/1yynjUjZoUNWZ-YsSR0XGzfHeBzognQ001cX1rwoIM2k/viewanalytics>

1/10

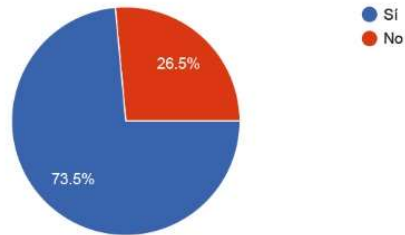
7/6/22, 22:55

ENCUESTA PARA DETERMINAR LA SUSTENTABILIDAD DEL BARRIO A TRAVÉS DE SU CALIDAD DE VIDA

3. ¿Usted reside o trabaja en el Barrio?

Copiar

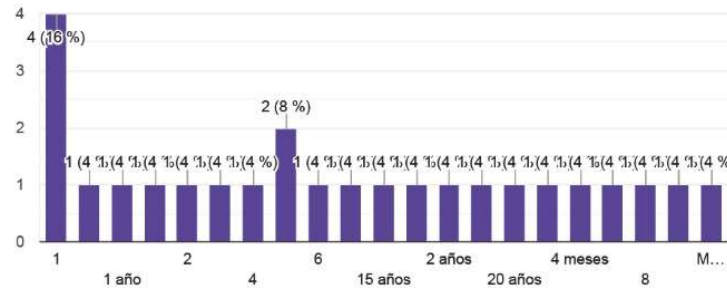
34 respuestas



4. ¿Cuál es el tiempo que usted reside o trabaja en el barrio? Promedio en años

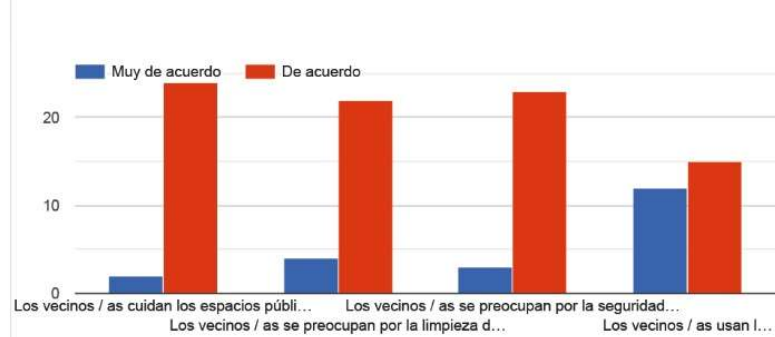
Copiar

25 respuestas



5. ¿Cuán de acuerdo está Ud. con las siguientes afirmaciones? Muy de acuerdo – De acuerdo

Copiar



Uso del suelo y entorno urbano

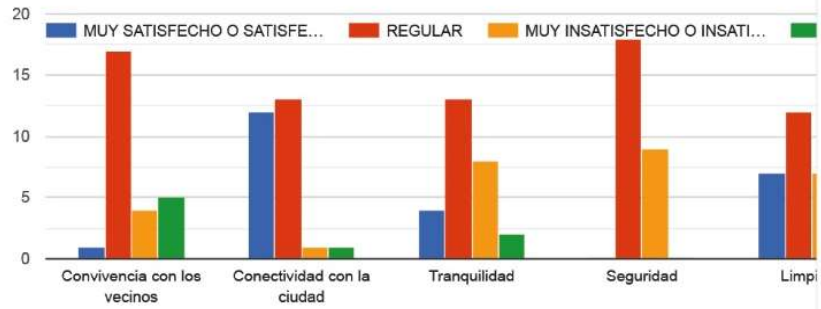


7/6/22, 22:55

ENCUESTA PARA DETERMINAR LA SUSTENTABILIDAD DEL BARRIO A TRAVÉS DE SU CALIDAD DE VIDA

6. ¿Cómo se siente en relación a estos aspectos de su barrio?

Copiar



7. ¿Cómo calificaría los siguientes aspectos de su barrio?

Copiar



7/6/22, 22:55

ENCUESTA PARA DETERMINAR LA SUSTENTABILIDAD DEL BARRIO A TRAVÉS DE SU CALIDAD DE VIDA

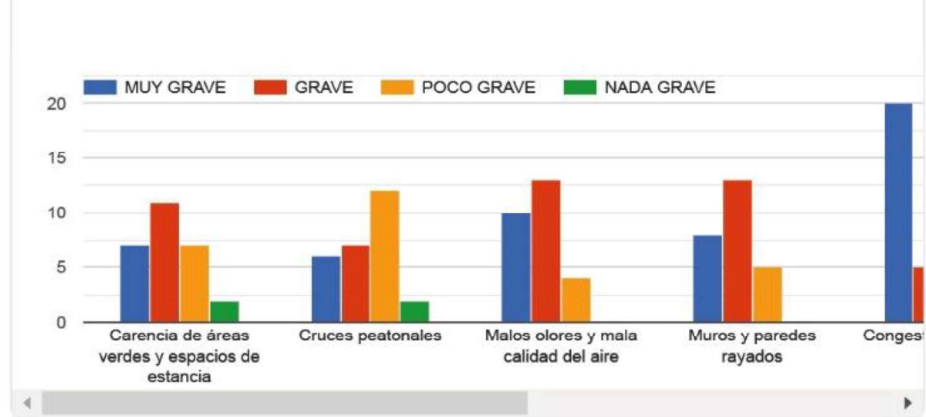
8. ¿Cómo se siente con respecto a los siguientes servicios e infraestructura del barrio?

Copiar



9. ¿Considera que los siguientes problemas no existen o no son nada graves, poco graves, graves o son muy graves en el barrio?

Copiar



Movilidad y tiempos de desplazamiento



7/6/22, 22:55

ENCUESTA PARA DETERMINAR LA SUSTENTABILIDAD DEL BARRIO A TRAVÉS DE SU CALIDAD DE VIDA

10. ¿Qué tiempo se demora en trasladarse a... ?

Copiar



11. ¿Qué medio de transporte utiliza habitualmente para ir a...?

Copiar

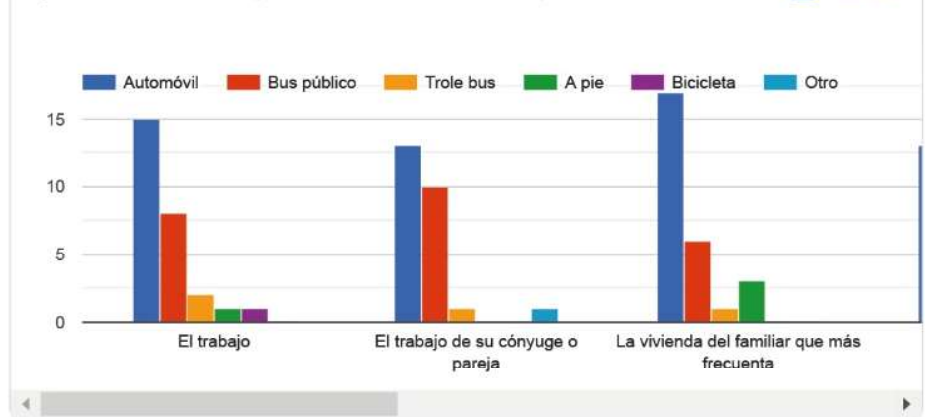


Imagen del barrio

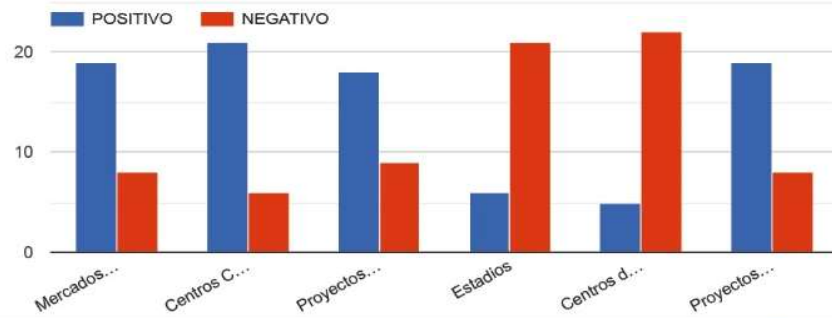


7/6/22, 22:55

ENCUESTA PARA DETERMINAR LA SUSTENTABILIDAD DEL BARRIO A TRAVÉS DE SU CALIDAD DE VIDA

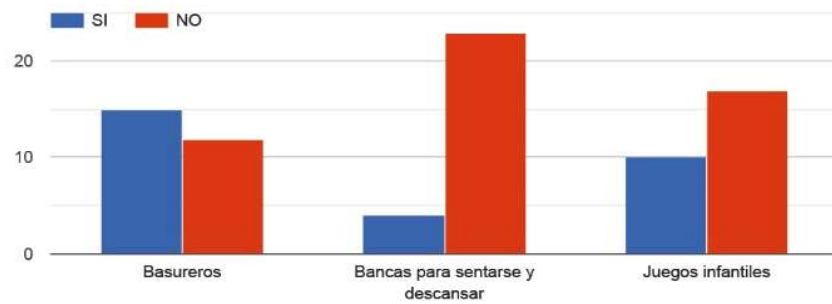
12. En relación a las siguientes obras y situaciones urbanas. ¿Usted piensa que tienen un impacto positivo o negativo en la calidad de vida de su barrio?

Copiar



13. ¿En su barrio, considera que hay?

Copiar



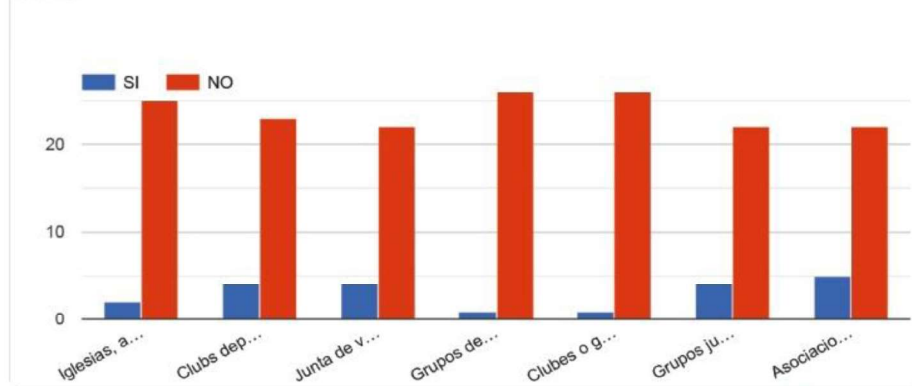
Participación ciudadana y mejoramiento urbano



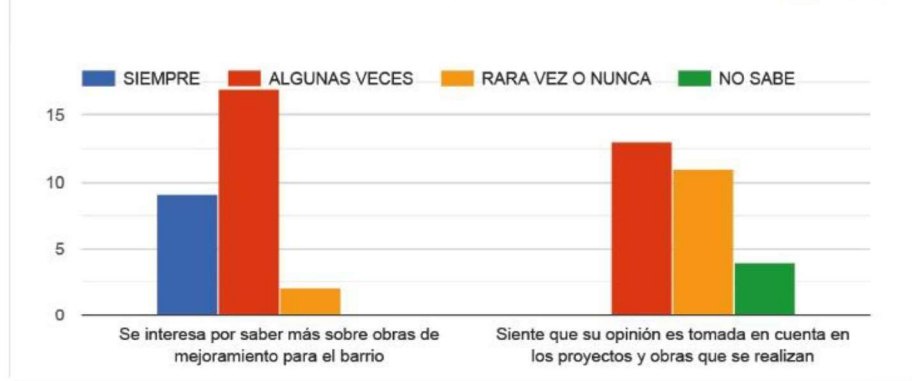
7/6/22, 22:55

ENCUESTA PARA DETERMINAR LA SUSTENTABILIDAD DEL BARRIO A TRAVÉS DE SU CALIDAD DE VIDA

14. ¿Participa de manera activa en alguna de estas organizaciones de su barrio? Copiar



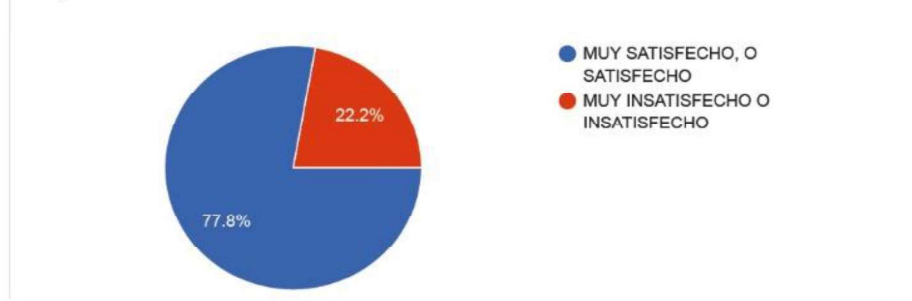
15. En relación a obras de mejoramiento urbano... Copiar



Satisfacción y expectativas del barrio

16. ¿Qué tan satisfecho se siente usted de vivir en este barrio? Copiar

27 respuestas

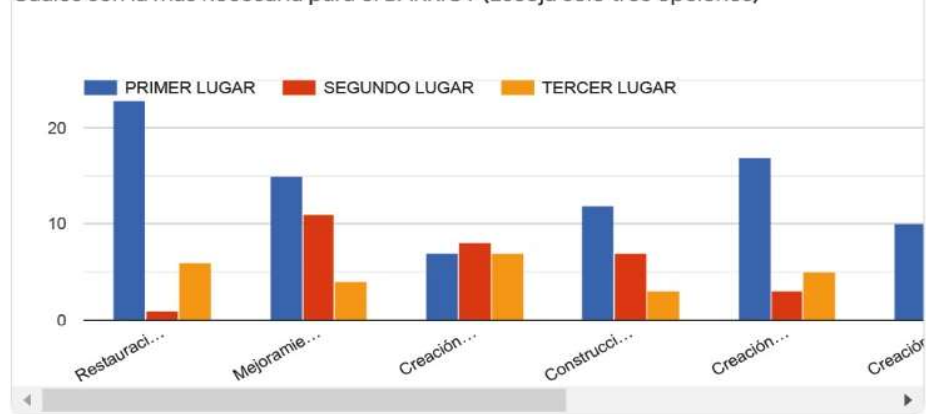


7/6/22, 22:55

ENCUESTA PARA DETERMINAR LA SUSTENTABILIDAD DEL BARRIO A TRAVÉS DE SU CALIDAD DE VIDA

17. De las obras y actividades que se mencionan a continuación. ¿
Cuáles son la más necesaria para el BARRIO? (Escoja solo tres opciones)

 Copiar



<https://docs.google.com/forms/d/1yynjUiZoUNW2-YsSR0XGzfHeBzxnQ001cX1rwoiM2k/viewanalytics>

8/10

7/6/22, 22:55

ENCUESTA PARA DETERMINAR LA SUSTENTABILIDAD DEL BARRIO A TRAVÉS DE SU CALIDAD DE VIDA

18. ¿Si usted pudiera cambiar algo del barrio que sería?

23 respuestas

Que haya una unidad policial y mas vigilancia entre las calles paralelas a la naciones unidas, desde la gaspar de villaroel hasta la atahualpa, ya que esos lugares son muy peligrosos a cualquier hora del dia y no se puede hacer actividades en paz por esos lugares. Además, se necesita repavimentación en todo el barrio, no es bonito conducir en zigzag por esquivar los mil y un baches que existen!!!!

Mejorar el problema de inseguridad y tráfico vehicular

La iluminación y el ruido

Áreas verdes

Mejoramiento del tránsito

las áreas verdes, se necesitan muchas mas

La inseguridad

Mejoramiento en calles y seguridad en las mismas

que nadie respeta nada

Mejoras urbanas para peatones y creación de espacios verdes entre la av Amazonas y 10 de agosto

Es una zona de poca concurrencia

Seguridad y reducir el tráfico

falta de luz

Los lotes sin uso

Mejoras de percepcion de seguridad

Inseguridad

Los espacios de recreación con seguridad, pqra poder salir a distraerse tranquila

Las ciclovías

Exceso de circulación vehicular



<https://docs.google.com/forms/d/1yynjUjZoUNW2-YsSR0XGzfHeBzxgnQ001cX1rwoIM2k/viewanalytics>

9/10

Anexo 2: Transcripción de entrevistas.

Entrevista 1: Mtr. Arq. Pamela Mendieta

Entrevistador

Una vez realizada la autorización tuya para que sea grabada esta entrevista, nos hemos reunido hoy día con Pamela Mendieta que es arquitecta urbanista, Magíster en Derecho con mención en gestión pública. ha trabajado como gestor público y activista social por la igualdad de la inclusión, tiene más de veinte años de experiencia 10 de ellos en Florida, en proyectos arquitectónicos, urbanísticos y residenciales de alta gama, construcción de edificios comerciales, hotelería y desarrollos de uso mixto, ha realizado la supervisión y gestión de diseño, preparación de documentos de construcción, propuestas de proyectos, previsiones de obra y elaborado propuestas de transformación del paisaje urbano, movilidad sostenible y defensa de las ciudades y desarrollo sostenible de las personas. Estuvo a cargo del proyecto APA que es aceras accesibles y Plan Árbol, también conocido como Laboratorio Urbano de Ñaquito, el cual fue impulsado por el Colegio de Arquitectos de Pichincha, el cual tuvo como objeto crear un modelo de desarrollo urbano sostenible, inclusivo para Quito y que puede ser replicable y escalable promoviendo la participación ciudadana, siendo información muy valiosa la que posee en relación al tema de estudio, que es optimización de espacios vacíos en el sector Ñaquito Barrio La Carolina de la ciudad de Quito.

El objetivo de esta en entrevista es buscan una adecuada utilización de los espacios vacíos o subutilizados en el sector de Ñaquito Barrio La Carolina, desde el punto de vista de los usuarios, abordando retos ambientales y urbanos del sector, considerando que el sector de estudio tiene una ubicación privilegiada en el Distrito Metropolitano de Quito, con gran acceso a equipamiento e infraestructura, se esperaría encontrar un espacio consolidado que lo utilice apropiadamente, pero se observan grandes espacios vacíos y amurallados a su alrededor que son utilizados como parqueaderos en una ciudad cuyo suelo es un recurso muy escaso, constituye un problema que debería ser analizado ante esta problemática surgen las siguientes preguntas.

¿A qué le atribuye?, ¿A qué le atribuyes que un lugar tan atractivo para vivir tenga problemas para consolidarse y genere espacios vacíos, los cuales están siendo subutilizados?

Entrevistado

Muchas gracias Leila. Me disculpo por el tema de la cámara, que no la puedo prender, como te comenté antes es un problema técnico, más que nada.

Sí, la zona en particular del proyecto, este polígono que está entre la Amazonas Atahualpa, 10 de Agosto y Naciones Unidas, históricamente fue una zona de donaciones de terrenos, por eso puedes encontrar muchísimos de los gremios que se encuentran en esa zona, éstas fueron donaciones en su momento, incluso, por ejemplo, el edificio que tú tienes al lado del Colegio de Arquitectos sobre la Ignacio San María es de ingenieros civiles, es decir, la misma lógica de los gremios construyó también algunas, algunos edificios ahí, creando este remanente actual de algunos lotes públicos. De hecho, los tres lotes que quedan vacíos en esta zona, el que está a lado del Colegio de Arquitectos es de alrededor de cuatro mil metros cuadrados que es de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, los otros dos que están más hacia la Atahualpa, uno de casi siete mil metros cuadrados que está a nombre de la CFN y este tercero, que tenía alrededor de cinco mil metros cuadrados que hace poco, bueno no tan poco ya un año, fue rematado por INMOBILIAR y está en proceso un proyecto, un proyecto, un proyecto mixto con tres torres ahí, entonces, claro, estamos hablando que es una zona que en principio no se desarrolló con la misma lógica de ciudad, no, sino que tenía estos intereses en lo positivo, no cierto, de que cada gremio lo desarrolle un poco por ahí entendería yo que surge, no, estos vacíos urbanos que tenemos ahí...está desactivado tú micrófono.

Entrevistador

Perdón. De acuerdo a esta perspectiva, ha influenciado el hecho de haberse encontrado en esa ubicación tan, tan especial será o fue considerado en su momento como un factor político, creo, que contó también como dices tú esas donaciones que se hicieron a las empresas, entonces, ¿cómo crees tú que ha influenciado esta ubicación del barrio, en la planificación y

sobre todo en la forma en la cual se ha desarrollado, su morfología, en su estructura, porque si le vemos hacia los costados como que se consolida, pero una parte interna como que le da un poco de problema y ya son muchos años, y no, no logra consolidarse?

Entrevistado

Tienes dos grandes murallas en los lados, longitudinales de esta zona, la una es esta cicatriz inmensa que significa la infraestructura que se hizo para el trolebús, no por ser trolebús, sino por el hecho de tener estos pasos deprimidos que cortan muchísimo el tejido urbano para que exista esta conexión no cierto, y que lo el comercio que haya algún lado genere realmente esta conexión con nuestro lado occidental no, que da hacia el Pichincha, y por el otro lado tienes también otra muralla, que son todos estos edificios gigantescos que se construyeron también para el sector financiero, que era considerado en ese momento, bueno todavía no.

Y esto se configuró como una muralla, entonces, es casi un espacio desconectado, no, entre lo que es la 10 de Agosto y lo que es la Amazonas, el un lado por esta lógica urbana y en este otro lado por esta lógica arquitectónica, no. La calle Ignacio San María de manera particular cruzaba hasta la Amazonas, pero hoy encuentras ahí un edificio del IESS, no. Entonces claro, han existido unas lógicas de uso de suelo como bien decías que no han tenido una visión a largo plazo de lo que una ciudad debería ser, no. Entonces ha habido este uso o desuso de los lotes de una manera muy indiscriminada.

Entonces para mí tienen mucho que ver es el hecho de que, de hecho, si te pones a pensar, hay otro tema también que en su momento en los cuarenta, cuando se empieza a ser el Plan de Odriozola para el desarrollo del norte de la ciudad, tú encuentras que justamente la mitad de esta zona justo por la Ignacio San María pasaban las dos quebradas la de Rumichaca y la de Rumipamba entonces igual era una zona dividida, nunca estuvo en ese sentido consolidado y tienes algunos factores, algunos factores.

Entrevistador

Estos factores también habrían influenciado para que sean esas actividades que se marcan, no, tenemos unas actividades bien marcadas hacia la avenida Amazonas y hacia la avenida 10 de Agosto, en el primer caso en la avenida Amazonas tenemos un área que es muy activa, pero hacia la 10 de Agosto tenemos que si bien existe un área comercial esta área no se puede desarrollar con la misma intensidad que en la avenida Amazonas, entonces, ¿a qué le atribuyes estos factores, para que exista esta diferencia tan marcada entre la Amazonas y 10 de Agosto?

Entrevistado

En una lógica social de plusvalía, yo te comentaba hace un momento en que esta cicatriz que fue la construcción de la infraestructura del trolebús, y si tú te fijas en los mapas de plusvalía, hacia el occidente es un valor de suelo y desde la 10 de Agosto hacia el oriente tiene otro valor del suelo, con excepción de este polígono que conversamos es increíble, pero la plusvalía ahí es baja, es casi como que si fuera una manchita desde el otro lado. La lógica de inversión, no cierto, en nuestra sociedad te diría, porque no creo que sea necesariamente siquiera un tema de mercado, mercado, pero sí un tema muy social de donde los grandes capitales invierten fijate que hubo. Incluso no cierto, este concurso para el corredor metropolitano, no cierto, a lo largo de toda la 10 de Agosto y ni así se logró incentivar una inversión en esa zona.

No, yo creo que tiene mucho que ver con algunas taras sociales, no con, con una lógica de para quién invertir, ni siquiera sólo pensando que sea o no sea un buen negocio, sino para quién invertir entonces, lastimosamente creo que ha dejado este desarrollo, ah bueno, no sé si lastimosamente, pero creo que el desarrollo ha quedado en manos de inversionistas pequeños, entonces justamente tú no puedes ver un boom, no, ahí no, no hay edificios, sin embargo, hay comercio muy activo o sea, si hay comercio muy activo a lo largo de la 10 de Agosto, pero no tiene una presencia urbana o una presencia arquitectónica no, pero, el comercio existe porque

a pesar de esta división gigantesca del trolebús, la gente igual sigue, si sigue cruzando, la 10 de agosto es un eje comercial, muy importante.

Entrevistador

Si, se observa igual en la diez de Agosto, igual en la 6 de Diciembre está pasando algo parecido a lo que tú estás mencionando, eh, consideras, hablando o retomando esto de las actividades. ¿Hay espacios en el interior de esta área de estudio que se han convertido en lugares un poco inseguros, a qué le atribuyes tú, la inseguridad o seguridad al interior del área?

Entrevistado

Cuando nosotros estábamos haciendo el acercamiento con los vecinos para el proyecto surgió un tema que nos pareció por demás inusual, tiene no cierto estos lotes baldíos que de por sí, denota un tema de inseguridad porque son muros ciegos, no hay actividad, no hay ojos en la calle como dice Jane Jacobs no cierto, esta necesidad de que realmente la gente esté empoderada en el espacio, pero tienes por el otro lado espacios como Mi juguetería por ejemplo, qué tú pensarías que pudiera ser un sitio seguro y sigue siendo inseguro porque solamente es un gran espacio de parqueadero que igual está muerto, no, por más que no tenga estos muros, entonces es un tema de actividad. Sin embargo, te comentaba justo que los vecinos del edificio Metrópoli que está justo ahí, en la esquina de la Juan González e Ignacio San María, pensarías tú que se quejarían, por ejemplo, del tema de la existencia de los bares, no, de estos centros de diversión que existe un poquito hacia la 10 de Agosto, no, y sin embargo, ellos mencionaba que mucha gente que si utiliza trolebús para llegar a su casa se sentían seguros por la actividad que existía ahí a pesar de que no sea una actividad hiper deseada, pero había gente en la calle, entonces, de alguna manera esto te generaba más seguridad que la misma sensación de inseguridad que te podría presentar la actividad en el espacio, entonces, hay ciertas actividades que por si generan esa seguridad, un poquito más hacia el sur, hacia la Juan Pablo Sanz existen algunos de estos cuchos, no, no son cuchos, cómo se llaman, de comidas, que son así estos sitios, no cierto chiquititos.

Entrevistador

Localcitos, Kioskitos, kioskos

Entrevistado

No, no son Kioskos, son unas extensiones de retiro donde venden las menestras, en estos lugares que se tomaron hasta la acera, no, es algo terrible en realidad, pero igual mantienen activa la noche, no, entonces esto es sumamente importante, pero claro, la gente ahí también nos comentaba: mira, yo para irme a la Carolina cojo el carro y no camino.

Yo te diría que tiene mucho que ver, o sea, hay es un porcentaje no, de personas que te dicen eso, pero es un buen porcentaje, es un veinticinco por ciento de personas que te dicen yo no camino, la diferencia está, y esa respuesta no la tenemos en que probablemente la gente que no se va el carro simplemente no sale, entonces nosotros cuando nos estábamos organizando con todo el barrio, decíamos justamente era necesario pensar en actividades comunes, es decir, quedar en acuerdos que, por ejemplo para yo salir a pasear al perro todos salgamos a pasear al perro tipo siete de la noche, entonces, como todos nos vamos a ver caminando, nos sentimos seguros y estamos echándonos ojo mutuamente, existe también un problema de iluminación que es parte de la inseguridad de la zona, hay una iluminación que, en general en la ciudad no es cierto, es para el auto, porque es hiper alto el poste hiper alto el que ilumina la calle ni siquiera la acera, pero claro, en otras zonas tu cuentas con a veces, lamentable iluminación de los mismos rótulos no, que son también chillonsísimos, y tal que te ayudan un poco a que el espacio este iluminado, pero al nosotros tener muchos muros ciegos, pues sobre todo mucho comercio y en la noche no están privados, no, en la noche se apagan porque la dinámica que tiene esa zona durante el día es totalmente diferente a la que tienen la noche, durante el día es una locura por más muro ciego que haya igual. Hay gente caminando y se mueve muchísimo, sobre todo en esta conexión trolebús CCI no cierto, este cruce, este cruce que existe ahí y por lo que también se propone que esa calle que recoge la gente que llega del Trole pueda ser un bulevar, que los lleve con mayor seguridad hacia la Amazonas.

Entrevistador

Te iba a preguntar y ¿qué actividades crees que promoverían el encuentro seguro y la libre circulación, pero creo que estas respondiéndome ya con estos datos que me has dado.

Entrevistado

Pero, pero te cometería justo ahí o sea que el proyecto macro no cierto en este polígono justamente propone, esta lógica de pacificación que no sólo genera seguridad en las aceras porque vas a reducir anchos de carriles, por ende, velocidad generas nuevo espacio para vegetación tienes algunos otros temas, pero además, cruces seguros, no, cruces seguros y accesibles, entonces en el momento en el que tú puedes pensar, que todo el polígono pudiera tener un aspecto diferente, una convivencia diferente, el bulevar en la Ignacio San María, ya no solo sería esa circulación segura, sino es la intención ya tiene de ser incluso como un mini parque para esta zona, en esta misma lógica que te comento que la gente dice o sea, a dos cuadros, no me animo a irme al parque la Carolina, no, entonces tener un espacio de Barrio sumamente importante tenerlo, generarlo.

Entonces el bulevar va un poco más allá de la misma lógica de circulación peatonal verte en este corazón de este barrio que a más lo hemos inaugurado no, lo bautizamos como Ñaquito de la Quebrada, con esta misma lógica de remembranza de la quebrada que pasaba por ahí con esa intención de que está quebrada, que iba hacia abajo, hoy pudiera renacer hacia arriba conecta lógica de retomar vegetación en esta calle.

Entrevistador

Sabes, que en las encuestas también me mencionaban, que les hacía falta espacios verdes, a pesar de que tenían este gran espacio que es La Carolina y me acabas de confirmar. ¿Qué opciones podría usted sugerir, para integrar los espacios vacíos que se encuentran en beneficio de la comunidad?

Entrevistado

Nosotros cuando desarrollábamos el proyecto, el primer ejercicio es despertar en los vecinos, está posibilidad de repensar el espacio público, no cierto, de ya no imaginarlo solamente como una calle que por la que pasan autos y existen parqueaderos, entonces nos tomamos la calle, y frente a esto generamos unas ferias, de hecho, durante la pandemia, en los laboratorios urbanos eran los únicos espacios permitidos a tener ferias. Incluso CONQUITO se sumó al ejercicio por el hecho de que ellos no podían tener sus ferias. Y esta lógica de feria abrió también este espacio más la condición que yo te contaba de este lote al lado del Colegio Arquitectos, que es de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, y decíamos bueno, o sea ¿cómo pensar que este lote que aparte de ahorita ser baldío, da a las dos calles da a la Núñez de Vela, y da a la Juan González, y que pudiera permitir esa permeabilidad sobre todo de lado a lado y además, una permeabilidad de plata baja? Nosotros conversamos con algunos de los funcionarios de la Superintendencia y ellos nos mencionaban que bueno, que la ley ahorita no les permitiría, porque ellos también quieren hacer un edificio ahí que tienen ya ha planificado para sus oficinas ahí y tal, pero que, si existiera una ordenanza que les entre comillas, obligará, no cierto a que su plantea baja tuviera otro uso u otro sentido de servicio, lo podrían hacer. A mí me parecía casi, casi irrisorio pensar que la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, tuviera que tener una ordenanza que les hiciera tener un espacio para poder generar un comercio diferente, pero en todo caso, esto queda planteado, esto quedó abierto, antes los muros, de ese lote estaban totalmente destrozados, no, era un ladrillo visto que ya se caía a pedazos y tal, por lo menos logramos que lo arreglen. La intención era, con permiso de ellos también ya lograr un trabajo de murales en estos espacios, pues si bien es cierto, no siempre puedes considerar que alguien acepte que quitar un muro por lo menos podría ser algo mucho más agradable de circular por ahí, entonces un poco se trabajó por ahí, se trabajó con ellos en esto, este mismo tema ya se conversó también con la Secretaria de Suelos, de Territorio, para pensar justamente en como el PUGS pudiera permitir, no cierto, algunos temas de ahí también Este polígono en particular, quedó señalado como polígono de acción, no, en el PUGS, este puede tener un plan parcial importante que desarrolle todos estos temas justamente, no, de que cómo se desarrollarían esos, no. Para los otros lotes, siempre se pensó la posibilidad de que, de que existieran unos usos mixtos, pero sobre todo de vivienda de interés social. Creemos firmemente que es una zona donde nadie, más que el gobierno o la sociedad más

necesitada, debería ser quien y entre comillas, ganara esa plusvalía del suelo, es sumamente importante generar esa conexión en la posibilidad de que la política pública del MIDUVI pudiera no cierto, tener un proyecto integral, en esta zona y que pudiera devolverle a la vivienda de alquiler social una imagen urbana si queremos no, porque por mucho tiempo ha tenido una imagen muy de casitas muy, incluso si quieres hasta de bloquitos y cosas así, pero bien dirigido por cierto, bien, bien. analizado cuál es el target, cuál es el mercado al que tú puedes entregarle una vivienda de este tipo en esa zona sería un éxito. Porque digo esto porque claro, hay mucha gente que en principio serían los priorizados, no los que realmente lleguen a ser calificados para vivienda de interés social que probablemente todavía quieren tener su pedacito de tierra, que probablemente todavía quieran tener su espacio para gallinas, y, no cierto, este tipo de lógicas que es un poquito más rurales que tiene mucha de la gente que podría estar dentro de la pobreza y pobreza extrema, que van a acceder a una vivienda cien por ciento subsidiada, pero la idea justamente sí, es que esto no tenga una lógica de cien por ciento subsidiado, sino más bien entrar a los otros segmentos de vivienda que puede ser incluso a través ya de privados, que el MIDUVI también ha tomado un camino diferente, entonces te mencionaba justo esta posibilidad de que al MIDUVI ha de ser hoy más un facilitador que de tener una intencionalidad de construcción que a través de los privados se puedan lograr ya estas lógicas de vivienda que son un poquito más de bono inicial, más crédito hipotecario, probablemente con una tasa preferencial y por cosas que si se ofrece y tener un target tal vez un poquito más alto, del que podrías tener con el inicial del MIDUVI y con la idea de vivienda de interés social que se tiene, porque la vivienda de interés social, ya con una lógica de crédito puede llegar a alcanzar hasta setenta y un mil dólares, entonces bien eso podría ser mucho más viable y en ese sentido y cuando se estaba planteando el proyecto, justamente, el constructor y diseñador de este otro proyecto que te comentaba justo que hace un año más o menos en subasta se vendió, el que da hacia el Ministerio de Educación el que está a lado del parqueadero, del edificio de parqueaderos, es el que está ahorita como un servicio de parqueadero ese ya está vendido, ya no es público, se va a construir ahí un proyecto, te comentaba justo que son esas tres torres de uso mixto una plaza central y tal a ellos, se les comentó, no cierto, que si ellos igual continuarían desarrollando este proyecto, si supieran que en el lote de alado se desarrollaría un proyecto de vivienda de interés social, y ellos dijeron que sí, porque al final

del día los espacios que se van generando, en la zona va a depender mucho, también de la densidad que exista ahí y ahorita no existe suficiente densidad para el uso de los restaurantes o almacenes que se van a ir generando ahí y esto es una buena señal, porque comentábamos antes, no cierto, a dónde se va el capital, realmente a dónde se va el capital y que haya esta inversión que es sumamente importante. Yo vi el proyecto, yo les comenté un par de cosas, porque, o sea, lo único que me parece que no es lo óptimo y que puede ser un error en general, de los aspectos que por lo general queremos poner al... me voy a excluir porque no son muy así, pero digamos que voy a ponerle en general ya, queremos ponerle al edificio como monumento, no, entonces tienes un lote inmenso y quieres que sobresalga, cual torres gemelas, no cierto, ahí en medio de una plaza, esto edificios y yo les comentaba un poco que cuando tú si estás generando una lógica urbana y tú desconectas demasiado la circulación peatonal porque se abren plaza, se abren muchos espacios demasiado desconectados, como por ejemplo la Plataforma Gubernamental del Norte, no cierto, o sea, tú te acuerdas cómo era ese calle antes cuando tenía los localcitos y la cancha de fútbol atrás, la dinámica que era versus, lo que es hoy. Entonces ese error yo les comentaba justo no debería darse. Deberían tener espacios, zonas, aunque no sea todo el largo de la calle que esté conectada con la vereda para que pueda tener esa dinámica importante que no implique solamente el, el que yo realmente ingrese, la gente tiene mucho temor de entrar a los espacios que son así tan imponentes, no son espacios amigables y ojalá, ojalá un poco lo revisión porque claro, iban a tener un hotel y la otra torres de oficinas y la otra departamentos con un servicio de abajo, no, y ellos claro, muy claros, en la lógica de mercado, decían tener los locales importantes, no, no voy a decir los nombres para no hacer propaganda. Entonces decíamos estos negocios ancla, no, que tienen que estar ahí para que atraiga gente y entonces que me dé un poco de circulación en el resto de negocios, entonces, claro, ya quienes ahí, algo están impulsando la posibilidad de que exista esta densificación, el otro lado es importante y este uso del del lote que está cercano al Colegio de Arquitectos que además nosotros lo planteábamos como un espacio de feria, pero un espacio de feria, mitad permanente, mitad itinerante, que además te permita tener, imagínate son cuatro mil metros cuadrados, tú podrías tener un espacio ahí para trabajar en talleres de reciclaje, de compostaje, de todos estos lógicas que el barrio podría realmente empezar a generar una dinámica de comunidad. Porque una de las cosas más complejas, creo, en la zona era para

nosotros incluso empezar a usar la palabra barrio, es como muy suelto, no, es irreal, en realidad en la zona, pero que estas actividades empiecen a llamar y que la gente se encuentre y que la gente se reconozca y que realmente logremos lo que deberíamos intentar en todos los espacios de la ciudad esa es la lógica replicable de la propuesta y la lógica escalable de la propuesta, no cierto. Si tú piensas en un desarrollo orgánico celular de la ciudad, en ningún proyecto debería abarcar más que la zona que tiene esto, no cierto, que la gente se reconozca, que la gente se conozca, que cuando estés paseando al perro sepas quien es el vecino, nosotros tenemos un chat de algunos vecinos, no ha crecido demasiado en estos últimos tiempos hubiera querido que crezca un poco más, ahora que nosotros estamos aplicando para una convocatoria del CES, con un tema de laboratorios urbanos justo, estamos convocando otra vez un poquito a los vecinos, despertarles un poquito, no, pero y claro la posibilidad de que el INAMI, que también tiene muchos muros a su alrededor, los abra, o que pudiera tener alguna lógica de comercio, no cierto, algo pequeño que empiece a activar esquinas ese tipo de cosas, creo que es lo que hay que impulsar con los vecinos, pero al final del día siempre va a ser un tema de, de participación, de aceptación, de comprensión del porque es necesario esto, porque también cuando se hablaba al principio del bulevar había mucho miedo de que simplemente el comercio autónomo que está en las calles de la Corea no cierto, vinieran a este sitio y entre comillas bueno, no entre comillas, porque ellos lo consideran peligroso, no, entonces, como ir transformando estas emociones que genera el comercio autónomo, también para que se puede entender como un tema de seguridad en lugar de inseguridad, y esto un pequeño ejemplo, como pasó en el Parque “Las Tripas”, no, en el Parque Navarro, cuando se planteó este rediseño que en realidad, lo que pretendía por parte de la comunidad era que las tripas salieran de ahí, y el reporte de la Secretaría de Seguridad fue No, esa actividad es la que mantiene segura toda la gente que pasa por ahí y coge el bus que se va a Cumbayá, pues estas lógicas de conexión te van demostrando también como yo, si bien es cierto soy, habitante de esta zona, pero es una zona muy comercial, tengo que entender cuáles son estas lógicas también, no sólo para mí, sino también para la persona flotante, no cierto, para la persona itinerante que pasa por ahí y no vive.

Entrevistador

Sabes que sí, no les gusta que les digan que son barrio, yo les preguntaba cuál es el barrio, No, nosotros no tenemos barrio, ni presidente ni nada, porque no es que esté sea un barrio como cualquiera, me decían, simplemente es el Colegio de Arquitectos el que nos acompaña y el que nos ayuda con cualquier problema que tenemos. ¿De estas opciones Pamela, de estas opciones que me has nombrado todas estas actividades para ti, cuál es la más importante del sector, o sea, cuál a tu criterio sería la mejor propuesta de intervención para consolidar el barrio?

Entrevistado

Puedo decir un poco varias con lo que voy a decir, pero realmente creo que el urbanismo como lo entendemos, ha dejado muy de lado su relación con la movilidad, muy de lado, y al no entender justamente que es lo que le pasa a alguien cuando camina por una u otra calle o incluso cuando circulas en auto digamos, esa posibilidad, esa invitación, que te hace el espacio para permanecer, creo que es lo que empieza a generar a que esta inversión ponga los ojos otra vez ahí, si bien es cierto, los dueños de los negocios tienden a pensar, esto es chistoso no, porque realmente tienden a pensar que solamente venden a personas que se mueven en auto, no a las personas que van a pie, sin embargo tienen dos o tres puestos de parqueadero frente del local y tal vez jamás se habrán dado cuenta que al final del día terminan teniendo un montón de clientes que no necesariamente llegaron en auto, hay lo que para mí es la imagen nueva, la del perfil de la calle genera esta invitación, este decir este barrio no está abandonado, este barrio está cuidado, más allá de que exista estos muros, que ojalá poco a poco se vayan bajando por esta misma lógica de cambio del espacio y de la seguridad, entonces, yo creería que lo principal es este cambio, este cambio del perfil de las calles de, que se le devuelva espacio a la gente en las calles versus sólo parqueadero o sólo circulación y en ese sentido creería yo que poco a poco vas inventando, invitando, a esta inversión. Creo que el sector público, siendo el teniente de la tierra, no cierto, quien la tiene, debería ser quien facilite esta transformación del uso ahí y que en realidad promueva varias cosas que creo yo que en nuestra ciudad y nuestro país en general hacen falta como un mensaje muy potente, un tema de un tema de algo de justicia social, algo de inclusión, algo de entidad.

Entonces, si en esta lógica urbana nosotros planteamos que no es un mero ejercicio de paisajismo o un mero ejercicio de embellecer la ciudad, sino que realmente es un ejercicio de equidad donde tú le vas a dar, si hoy por hoy, el veintidós por ciento de la población se mueven en auto privado, incluido taxis y ocupan el ochenta por ciento de espacio público, ¿cómo logro yo esa equidad?, como realmente yo, este concepto de equidad lo pongo en evidencia en el espacio público. Una calle, es lo que pasó en la Amazonas, y para mí es uno de los ejercicios de equidad más grandes que ha existido en las últimas décadas, realmente es devolverle un espacio a un modo de movilidad que no sólo es maravilloso, sino que además no contamina, que ayuda a ejercitarte mental y físicamente, entonces ese ejercicio de hecho, yo diría que esa calle si tuviera el carril exclusivo para los buses y sólo dejará el uno para los carros, sería verdaderamente efectiva, esos buses siguen atorados en la congestión vehicular, la gente que se mueve ahí es el setenta por ciento de la población no puede circular libremente ni de manera efectiva, está atorada ahí, para mí el desarrollo de la ciudad hoy más que nunca tiene que tener que ver con cómo nos movemos, esas oportunidades que tienes de moverte y de estar en los espacios y que no sea solamente esta imagen que existe de moverte en carro, parquearte, moverte en carro y parquearte, de hecho es irónico, no, porque hace más menos que serán unos veinte o veinte y cinco años la mayoría de las calles que hoy Quito tiene de tres carriles. en realidad eran de dos carriles y el uno era parqueadero y con la lógica de que el carro fluya, fluya, fluya hasta los parqueaderos quitaron, que es ilógico, no, o sea, si es que te mueves eventualmente te vas a parquear, no, entonces eso, hasta esa lógica se perdió cuando se desarrolló la ciudad y hoy, claro, en las calles secundarias, que si tienes parqueadero, debería igual empezar a cambiar nosotros en el proyecto tenemos ya los permisos para para incluso eliminar esos parqueaderos de zona azul por ejemplo, que en principio son ingresos para el municipio y aun así se aprobó, no que se eliminen esos parqueaderos, con la consideración evidentemente, de que quien en principio va a perder este ese espacio de trabajo, porque la zona azul tiene asignaciones para regulares, esas personas puedan ser reubicados, no es que simplemente alguien va a quedar desvinculado o algo así.

Eso nos importaba muchísimo porque claro, no, se trataba de un tema de urbanismo puro y que no podemos pensar realmente en el tema social, entonces La propuesta tiene esta

lógica, no, de realmente pensar la ciudad y vivirla diferente y que cada instante puede realmente ser un instante en Bello, donde sí, yo estoy cansado igual me pueda sentar tranquilamente en el espacio bajo la sombra de un árbol y sería maravilloso, no cierto, y continuar moviéndome por la ciudad. Entonces si por eso digo creo que un poco vayas en este sentido, yo creo que esto va a permitir que la ciudad se desarrolle diferente, que las actividades se desarrollen diferente y que la misma percepción de inseguridad de los vecinos vaya variando, y que, aquí hay un tema interesante, que me gustaría compartir contigo que existe la teoría de la Ventana Rota, no sé si la conoces, pero es una teoría que justamente habla del, por qué los espacios se vuelven realmente inseguros que no es un tema necesariamente social, o socioeconómico en ese sentido, sino que yo te voy a pasar ese link para que lo leas, porque es muy interesante el trabajo que se hizo, pero básicamente trata en que al final del día imagínate que en el Colegio de Arquitectos hubiera una ventana, no, una ventana que da hacia la calle rota, la gente cuando pasa al principio la mira y dice bueno, pero si tu pasas una segunda vez por ahí piensas que está abandonado, es que a nadie le importa y entonces coges una piedra y le rompes el otro vidrio y un poco, pasa esta lógica de entender como un espacio que se ve abandonado genera esa inseguridad, porque a la persona que pueda tener la intención de hacer algo malo le da esa sensación de que sí, aquí no hay nadie a quien le va a importar, entonces es este cambio del espacio, que lleva también a un cambio a una situación psicológica totalmente diferente. Y hoy más que nunca, creo que con la lógica de la pandemia de todo el espacio público tiene que ser un espacio que realmente te equilibre emocionalmente en lugar de ser una carga más, pero bueno creo que ahí me fui un poquito del tema, pero si es que tuviéramos que pensar, en la principal actividad que pudiéramos hacer, creo yo que hay que pensar que la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria haga un lindo proyecto en ese lote, conecte esas dos calles y hacer algo, igual algo de vivienda de interés social, me parece a mí algo hiper viable, considerando que hay constructoras que tranquilamente podrían, incluso algunos que están queriendo lavarse la cara ahora no cierto y construir algo de vivienda de interés social.

Entrevistador

De hecho, hacia la 10 de agosto, si bien no es como vivienda de interés social, como las partes bajas se utilizan, a mí me parece que sería mejor darles el uso de interés social, que esos pequeños recovecos que fueron por ahí en donde la gente vive a unos costos más bajos, pero hacen cosas improvisadas que, de hecho, siempre hay clase social pobre entre los de clase social alta, creo yo, siempre hay un lugar que incomoda.

Entrevistado

Sí, claro por supuesto que sí, y esas son las cosas incomprensibles de nuestra sociedad yo me acuerdo cuando se estaba hablando de poner una ruta de Bus por la González Suárez, la gente se quejaba, no es cierto, que se ponga la ruta de bus por ahí, yo entiendo que también es un poco complicado, que, si tuvieras un bus que no contamina, no, pero en claro, yo decía, hasta porque sí, yo no lo necesito, entender que muchas de las personas que tal vez les sirvan a ellos llegan en bus, no, o sea, hasta por ahí, creo que no se entiende esta necesidad de mixticidad, no, estos usuarios puede ser que no sean los que viven, pero son los que los que generan también actividades en la zona.

Entrevistador

O la mixticidad de clases sociales de hecho. Te agradezco mucho esta es las preguntas que yo te tenía preparadas, te agradezco mucho por tu tiempo y por la disponibilidad que has tenido. ¿No sé si decías decir algo para concluir?

Entrevistado

Primero para agradecerte a ti, por estar interesada igual en esto, en estos temas, no creo que, creo que la Academia puede también generar muchos aportes, muchos insumos importantes, que permitan que luego esto se pueda realizar, nosotros tenemos una base urbana fuerte para la zona, que podría juntarse no cierto, con toda la propuesta que se pueda hacer y yo te pongo a disposición la información que está, que la tenemos nosotros también como otras encuestas y con información de movilidad, con información ambiental, con información gráfica

que también tenemos de la propuesta, no es cierto, para que tú la puedas utilizar también y enriquecer.

Entrevistador

Te agradezco mucho, entonces tú me pasarías esa información, los links de la información, yo te agradezco. Y esa sería todo Pamela, te agradezco muchísimo por tu tiempo, y damos por terminada esta reunión, esta entrevista. Muy amable. Gracias

Entrevistado

Gracias a ti también.

Entrevista 2: Ing. James Urbina

Entrevistador

Buenos días, (...), estamos reunidos en este día con el ingeniero James Urbina, que es residente de la zona de este sector de estudio desde hace más de 10 años. Además, al momento también está entre una de sus funciones como administrador del Edificio Capitalina, también desde hace más de 3 años, debido a la experiencia que tiene en la zona y conocedor de la zona, quería preguntarle dentro del objetivo de esta investigación, que era buscar una adecuada utilización de los espacios vacíos o subutilizados en el sector de Ñaquito, barrio la Carolina. Desde el punto de vista del usuario, abordando retos ambientales y urbanos. Considerando que el sector tiene una ubicación privilegiada dentro del distrito metropolitano de Quito, con gran acceso a equipamiento y. Y infraestructura se esperaría encontrar un espacio consolidado que lo utilice apropiadamente, pero se observan grandes espacios vacíos y amurallados utilizados como parqueaderos en una ciudad en la cual el suelo es un recurso escaso, constituye un problema que debe ser analizado y es el tema de esta investigación.

Ante este ante esta problemática, la pregunta es, ¿a qué le atribuye usted que un lugar tan atractivo para vivir tenga problemas para consolidarse y genera espacios vacíos, los cuales están siendo subutilizados en este momento?

Entrevistado

Buenos días, arquitecta Vizcaíno, cómo está, bueno, según tengo entendido en el sector, efectivamente existen algunos terrenos bastante grandes, que están siendo subutilizados, pero según conozco, deben existir dos o tres que están en litigio por tema de herencias y que, en este caso, pues no hay acción legal de esos terrenos como para poderlos poner en venta para poderles dar en este caso, otro uso justamente por estos inconvenientes. Asimismo, también existen otros, otras propiedades que pertenecen al sector público y al IESS, entonces esos son las propiedades que actualmente las utilizan como parqueaderos o las utilizan, digamos, como para poner galpones pequeños para poner negocios de comida y demás, pero en realidad por

ahí yo veo que no existe una viabilidad justamente por ese conflicto que existe en el caso puntual de estas propiedades que son privadas, por decirlo así. Otra de las cosas que sí a lo largo de los años yo veo es que Ñaquito tiene una historia, ¿no?. Entonces tenemos ahí una con, digamos que una es una conformación de varias cosas, tenemos una, un centro financiero, antes era más fuerte, digamos que a finales de la década de los 90, hoy por hoy, pues existe todavía alguna cantidad de bancos, pero ya, se ha conformado también algún, algunas empresas del sector público que están funcionando ahora, entonces yo pienso de que ahí existe, obviamente habría que poner un ciertas normas, pero es una congregación de personas que nos visitan a diario porque van a trabajar del sector público y privado, otras personas que vivimos ahí mismo, entonces toda esa conformación de personas cada uno tiene sus intereses diferentes, tenemos centros comerciales, los principales centros comerciales del sector, de la zona del norte de Quito están allí. Entonces se ha vuelto, es una zona residencial, es una zona comercial, es una zona financiera, del sector público y yo creo que de una u otra manera eso es lo que dificulta mucho estos temas, no, como para de alguna forma permitir que exista una mejor convivencia entre las personas que vivimos allí.

Entrevistador

Sería entonces, el exceso de equipamiento financiero, tal vez el problema.

Entrevistado

Sí también y el sector público también ahora también existe ahí la Comandancia General de Policía, ellos inclusive, justamente por el número de personas por el parque automotor que a diario nos visita, pues necesitan espacios para poder estacionarse, entonces utilizan alquilan estacionamientos de los edificios aledaños a copropietarios. Justamente hacen uso de estos estacionamientos públicos que existen en estos terrenos que están vacíos, existe un edificio de justamente de estacionamientos que ya tiene sus años, pero, ya está copado ya prácticamente los espacios ya son insuficientes, entonces, es a diario, los fines de semana, obviamente una nota, una mira en este caso la diferencia no, pero, realmente es una un sector en donde todo el mundo quiere estar por diferentes razones, ya sea para vivir ya sea para para hacer sus negocios,

sus transacciones, para hacer su vida social, ahí tenemos bares, tenemos restaurantes, entonces se hace un poco para quienes vivimos en ese sector, se hace un poco difícil la convivencia, ¿no?

Entrevistador

¿Usted le atribuye a esta situación esta forma de planificación del uso del suelo del sector, ha influenciado, la ubicación del barrio, la morfología, la estructura, usted le atribuye a esta, como le diríamos, a este exceso de infraestructura, este exceso de equipamiento a influenciado, es la ubicación del barrio, la planificación del uso del suelo del sector, lo que afecta a la morfología y estructura que actualmente, tiene el barrio?
Entrevistado

Por supuesto, por supuesto, si sí. O sea, desafortunadamente, el sector ha crecido de forma desordenada y tenemos varios sectores de la ciudad, digamos sectores económicos ahí mismo en una parte, un sector tan pequeño, en donde confluyen muchos sectores en si económicos.

Entrevistador

En su criterio, tenemos dos áreas en el sector, tenemos la Amazonas y las 10 de Agosto. En su criterio, ¿cuáles son los factores para que exista una diferencia tan marcada, entre las actividades que se desarrollan hacia la avenida Amazonas y hacia la avenida 10 de Agosto?, en el primer caso son muy activas y en el segundo caso, usted observa bastantes edificios abandonados, muchos en renta.

Entrevistado

Sí, bueno, en este caso, eh, en la parte del 10 de Agosto, pues uno ve propiedades ya antiguas, no, propiedades antiguas, locales comerciales que funcionaban tal vez en la década de los sesentas, setentas, era muy comercial, cuando se permitía digamos el estacionamiento ahí, entonces muchos, nos estacionábamos ahí para hacer la compra en alguno de los negocios de por ahí, habían tienditas, habían ferreterías, diferentes estilos de negocio pero entiendo yo, de que a raíz de lo que hubo esto de, al aparecer el tema del transporte público, al pasar por ahí el

trole y de obviamente existir un crecimiento enorme del parque automotor, pues se hace, posiblemente se prohibió el estacionamiento ahí, para poder facilitar la circulación vehicular, entonces eso fue haciendo también que vaya perdiendo estos negocios a sus clientes habituales que antes acostumbraban estacionarse ahí, yo creo que en ese sentido como buen ecuatoriano, estamos acostumbrados a tener el estacionamiento, queremos estacionarnos justo frente al local a comprar el pan, para comprar algún insumo que necesitamos, entonces si de pronto nos dicen; No sabe que, no puede estacionarse aquí tiene que darse la vuelta. Ya no nos gusta y ese creo que es el atractivo que también tienen los centros comerciales del otro lado de esa misma zona, yo tengo un estacionamiento cómodo, seguro y en un lugar específico tengo donde abastecerme digamos que de alimentos , digamos que el supermercado, ahí mismo puedo ir a una papelería y abastecerme de lo que necesiten mis hijos para estudiar y en el mismo lugar puedo ir después a comer en el patio de comidas y luego puedo disfrutar de una película en el cine, entonces hago varias actividades dentro de un espacio específico, eso es bueno, eso es justamente parte de la modernidad, ¿no?, y todo ya se va concentrando en centros comerciales y esa es la realidad, eso es lo que yo he visto que ha pasado en el caso de la 10 de Agosto, cosas que se han ido perdiendo y la pandemia, bueno, complico más las cosas.

Entrevistador

Entonces si a la ciudad le diéramos el mismo atractivo de centro comercial, recreándole en el espacio público y volviéndole más seguro podría ser.

Entrevistado

Sí, eso sería excelente ¿no?, de alguna forma también devolverle al transeúnte, al peatón, esas vías que hoy por hoy son ocupadas, bueno, lo que pasa, esa también es la otra norma ¿no?, todos queremos tener nuestro carro, entonces ahora resulta que uno, puede hacer digamos que uno lo mira desde un edificio alto hacia abajo y uno mira la cantidad de vehículos y prácticamente han invadido el espacio del transeúnte, lo que deberíamos es buscar al transeúnte, devolverle esos espacios al peatón a la persona común, eso ya no existe, estamos por todo lado invadidos por carros, pero somos nosotros mismos los que lo provocamos.

Entrevistador

Claro, ¿considera que estos espacios vacíos que hay en el sector podrían convertirse en espacios que ayuden a consolidar el barrio?

Entrevistado

Por supuesto, lo que pasa es que lo que se piensa es que, está ahí a pocos metros el parque La Carolina, pero de una u otra manera se debería dar a estos espacios una, o sea, a eso es a lo que iba hace un momento, le estamos dando más importancia a dónde poner el carro, pero no a dónde puede ir la persona que reside en este sector, poder ir a pasearse, poder ir a caminar, poder ir con su perrito a caminar por ese sector, como un parque digamos así, pero no, no existe, no existe, áreas de recreación digamos cerca para ese sector, de alguna forma el parque La Carolina es como que, no sé si decirlo de esta forma, como que muy grande, no se siente como de sí del barrio, como se siente, ah ya, ya, es el parque que está más allá, no, no y obviamente es, no podemos decir que las personas que están en ese parque son necesariamente de la zona o del sector, nos visitan de todas partes.

Entrevistador

Un lugar que le congregate, que sea de gente conocida, y no un lugar por donde todos pasamos y no nos conocemos.

Entrevistado

Como más íntimo digámoslo así.

Entrevistador

Algo más local

Entrevistado

Bueno aquí te hablo, lo que pasa es que ahí es cuando uno puede recordar, un mercado de Ñaquito en los años ochenta era como que el mercado del barrio ¿no?, donde todas las personas que vivíamos en las inmediaciones, yo me crié en el sector también, entonces íbamos con nuestros padres a hacer las compras del día a día en esa zona, en ese mercado, entonces obviamente ahora con el crecimiento que ha tenido la ciudad y con la migración que hemos recibido no solamente de extranjeros sino también de nuestros propios, de nuestras provincias y ciudades más pequeñas buscando digamos que una mejor educación, oportunidades de trabajo, pues obviamente ha crecido, entonces ya no existe esa, digamos que ese vecino al que uno le conoce, se ha perdido también esa identidad como ciudad, así como quiteño, se ha perdido muchísimo y eso si se puede ver en la zona de Ñaquito también.

Entrevistador

¿Qué opciones podría usted sugerir para integrar estos espacios vacíos en beneficio del barrio?

Entrevistado

Verá, yo creo que una de las cosas, es el hecho mismo de saber, por ejemplo cuántos edificios de residencia existen en el sector, en el caso de los, un canal puede ser justamente los administradores de los edificios nuevos de la zona, hacer un censo en la zona de conocer cuántos habitantes hay, Ñaquito en sí, no hablo puntualmente de esa franjita en la que está Torre Capitalina, en la que está algunos edificios de los que estábamos hablando hace un momento sino Ñaquito tiene de por sí, casi un poquito más de 40.000 habitantes, no sé cuántos tenga digamos esa partecita digamos de la calle Ñaquito, de esta parte de la Juan Pablo Sanz, no conozco, pero, sería interesante conocerlo, conocer las inquietudes que tienen los residentes de esos edificios, para ver si el canal pueden ser los administradores de esos edificios, como que levantar ese tipo de información, para conocer sus necesidades para saber qué es lo que ocurre, que problemas de seguridad tienen, es importante tomar en cuenta que a muy pocos metros, hasta, bueno no sé ni siquiera sé, habían centros de tolerancia, que hay todavía, que lo hace más inseguro, no sé si ahora volver a la supuesta normalidad en la que estamos, estos,

estos establecimientos van a volver a abrir sus puertas otra vez, pero eso a la final no he más que una, o sea, más bien, hace más peligroso el sector, entonces son cosas como esa, conocer las necesidades, que problemas tenemos y en conjunto levantar información.

Entrevistador

No, tienen a nivel interno del barrio una organización como tal que les permita comunicarse entre ustedes y generar propuestas porque de lo que entiendo el Municipio puede absorber esas inquietudes, si es que ustedes se encontrarían organizados.

Entrevistado

Hace tal vez un año atrás hizo el Municipio efectivamente una especie de acercamiento con alguna encuesta y ellos querían justamente conocer algunos detalles, fomentar algunas actividades, pero, yo conocí de esa encuesta, pero no conocí que hubo más, que hubo después, no, no sé qué fue lo que pasó, conozco que por las directivas, digamos por las asambleas que existen de copropietarios de unos pocos edificios del sector, se han organizado más por el tema de seguridad, han buscado en este caso organizarse para colocar cámaras de video vigilancia ya y demás, ahí también viene obviamente como usted comprenderá hay que hacer una inversión, mal podría decir que el Municipio debería asumir esa inversión siempre tiene que ser con de alguna forma cofinanciado entre el sector privado y del sector en este caso del Municipio, entonces ahí existe un poco de digamos que de conflicto, porque no todo copropietario quiere aportar para digamos para colocar cámaras ahí es en donde de pronto debería existir de pronto una organización de parte del Municipio, de parte de la Policía para buscar fomentar justamente esto y de alguna manera incentivar para que todos colaboremos para esto.

Entrevistador

Si estuviera en sus manos, si usted pudiera hacer algo en el sector, ¿Cuál sería a su criterio la mejor propuesta de intervención para consolidar el barrio, en estos espacios?

Entrevistado

Justamente lo que le comento de alguna manera levantar información de todas, digamos que las administraciones de los edificios, de los negocios, justamente para conocernos, para saber cuántas personas somos, para conocer en este caso los requerimientos y necesidades y poder estructurar en este caso de una mejor manera una digamos que un proyecto o una estrategia a seguir que en este caso conlleve temas de seguridad, temas justamente de integración, a la final si uno analiza un poco el saber cuántas personas somos cuales son nuestros requerimientos va a ayudar muchísimo a poder planificar en diferentes aristas las diferentes necesidades que tiene el sector y obviamente eso tendríamos que levantarlo o elevarlo a la siguiente instancia no, en este caso a los órganos que hacen las normativas y hacen las regulaciones porque hay muchos temas por ejemplo el mismo hecho de qué días realmente son los más prudentes que se haga la recolección de basura o sea hay algunos detalles que hay que tomar en cuenta, queremos nosotros que este la basura ahí acumulada en las aceras durante x número de días hasta que pase el camión recolector, o sea hay algunos detalles que es interesante no es lo mismo la urbanización o el barrio de casas en donde uno tiene puntualmente una familia que deposita en el contenedor la basura que cuando uno tiene un edificio enorme donde hay 4 o 5 departamentos por piso, doce, quince pisos en ese edificio y todas esas personas depositan su basura y esa basura se queda afuera a veces un día hasta que pase el camión recolector, o sea, ese tipo de información es la que se puede levantar para ir viendo en este caso soluciones ¿no?, parecen cosas sencillas pero que no lo son.

Entrevistador

Claro, no, no son tan sencillas de manejar realmente son bien complicadas.

Entrevistado

Claro y de ahí se derivan cosas como por ejemplo el reciclaje.

Entrevistador

No, hay ¿no? un proyecto de reciclaje.

Entrevistado

No sé si en Quito exista un proyecto de reciclaje, a nivel del barrio no existe.

Entrevistador

A nivel de edificios como que se tratan de organizar, pero si usted se organiza, tampoco existe una recogida selectiva de la basura.

Entrevistado

Digamos que en la casa uno trata esa clasificación, pero al final en el depósito todo se mezcla, entonces no es muy eficiente.

Entrevistador

Bueno eso es todo, no sé si usted desee aportar con algo más para esta investigación.

Entrevistado

Le agradezco muchísimo yo Arq. Vizcaíno, yo estoy para servirle los requerimientos que usted necesite, en el edificio existen algunas compañías de construcción que si es el caso en algún momento necesita cualquier información adicional yo con mucho gusto se las puedo solicitar a ellos de alguna forma puedo facilitarle para su estudio, entiendo que a la final la idea de esto es que se pueda de alguna manera mejorar entonces le agradezco a usted más bien por su interés y por tomar en cuenta mi opinión.

Entrevistador Si, bueno académicamente uno trata de comentar y todo en los proyectos esperemos que alguno de ellos llegue al Municipio y nos puedan ayudar.

Entrevistado

Espero que usted me haga llegar en este caso los resultados, y como le fue.

Entrevistador

Bueno, para finalizar le debo decir que la entrevista fue grabada será transcrita y analizada constituyendo datos de alta confiabilidad, que me van a servir mucho en esta investigación y cualquier sugerencia que usted pueda hacer para esta investigación usted me comenta, y eso es todo en este momento dejamos de grabar y yo le agradezco mucho por su colaboración.