

PARA GRADOS ACADÉMICOS DE LICENCIADOS (TERCER NIVEL)

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

DECLARACIÓN y AUTORIZACIÓN

Yo, **ALEXANDER BRYAN ROSERO JÁCOME** C.I. 0401243290 autor del trabajo de graduación intitulado: **“Centro Histórico de Quito en Resistencia: Defensa Colectiva Frente al Proceso de Peatonalización. Estudio de Caso Quito-Ecuador”** previa a la obtención del grado académico de **SOCIOLOGÍA CON MENCIÓN EN DESARROLLO** en la Facultad de **Ciencias Humanas**:

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador a difundir a través de sitio web de la Biblioteca de la PUCE el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de Universidad.

Quito, 04 noviembre del 2020

ALEXANDER ROSERO JÁCOME  
C.I. 0401243290

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS

ESCUELA DE SOCIOLOGÍA Y CIENCIAS POLÍTICAS

DISERTACIÓN PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE SOCIÓLOGO CON  
MENCION EN DESARROLLO

CENTRO HISTÓRICO DE QUITO EN RESISTENCIA: DEFENSA COLECTIVA FRENTE  
AL PROCESO DE PEATONALIZACIÓN  
ESTUDIO DE CASO QUITO-ECUADOR

ALEXANDER ROSERO JÁCOME

DIRECTOR: DR. WLADIMIR SIERRA FREIRE

Quito, 2020

## **DEDICATORIA**

A quienes resisten los atropellos del capital y sienten la necesidad de tejer nuevas redes colaborativas para el disfrute de sus derechos en la ciudad

## **AGRADECIMIENTOS**

Al ciudadano común, el cual recorre las calles a diario dándole un sentido vivo a los espacios de esta ciudad milenaria, por compartir sus múltiples memorias, sus relatos, sus sentires. Sin ellos no hubiera tenido el coraje de llevar a cabo esta investigación.

Agradezco a cada uno de los miembros del “Colectivo Defensa del Centro Histórico”, por su trabajo comprometido, autónomo e integrador, sin sus diferentes puntos de vista y reflexiones el presente trabajo no tendría sentido.

A mis maestros, que compartieron y guiaron con sus enseñanzas, no solo mi formación académica sino humana.

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

DEDICATORIA	3
AGRADECIMIENTOS	4
RESUMEN	6
INTRODUCCIÓN	8
Capítulo I	11
Ciudad	11
Origen	11
Factores	13
Espacio	16
La construcción del espacio social	16
Producción del espacio según Henry Lefebvre	19
Gentrificación	22
Acercamiento conceptual	22
Gentrificación en espacios históricos	25
Peatonalización	30
Antecedentes	30
Ventajas, desventajas y procesos	32
Derecho a la Ciudad	36
Fundamentos	36
Movimientos sociales: resistencia vecinal	41
Capítulo II	44
Peatonalización en los Espacios de Interés Históricos: Centro Histórico de Quito	44
Aproximación histórica de la ciudad de Quito	45
Fenómeno urbano: relaciones sociales y espacio	55
Plan Integral de Preservación y Embellecimiento del Centro Histórico de Quito	59
Cambios en el Centro Histórico de Quito	64
Consecuencias de la Peatonalización en el Centro Histórico de Quito:	69
Capítulo III	76
Caso de Estudio	76
Marco Metodológico	77
Colectivo Defensa del Centro Histórico de Quito	78
Análisis e interpretación de los resultados	81
Conclusiones	94
Recomendaciones	98
Referencias	100
Anexos	107

## **RESUMEN**

La presente investigación se interesa en analizar cómo a partir de los diversos planes de peatonalización se estructura un proceso de resistencia vecinal que aporta una nueva concepción a las problemáticas actuales del Centro Histórico de Quito. Teniendo en cuenta los planes y los cambios que se dan en el espacio los cuales han generado una reacción entre sus moradores. La ejecución de los diversos planes de peatonalización en distintas calles del CHQ ha ocasionado problemas a sus moradores, generando e incrementando los inconvenientes en seguridad, movilidad, accesibilidad, usos del suelo, dinámicas gentrificadoras, exclusión social, las cuales afectan la forma de habitar y trajinar el CHQ. Para la presente investigación se optó por la seguir la metodología de “investigación acción participativa” que permite bajo el enfoque cualitativo la participación y la acción. Los principales resultados permitieron estudiar el fenómeno de resistencia y polémicas que los peatones dan a conocer acerca del fenómeno de gentrificación consecuente de la peatonalización del Centro Histórico de Quito.

**PALABRAS CLAVES:** CIUDAD / ESPACIO / GENTRIFICACIÓN / PEATONALIZACIÓN / RESISTENCIA

## **ABSTRACT**

The present investigation is interested in analyzing how the various pedestrianization plans structure a process of neighborhood resistance that brings a new concept to the current problems of the Historical Center of Quito. Considering the plans and the changes that occur in the space which have generated a reaction among its inhabitants. The execution of the diverse plans of pedestrianization in different streets of the CHQ has caused problems to its inhabitants, generating, and increasing the inconveniences in security, mobility, accessibility, uses of the ground, gentrifying dynamics, social exclusion, which affect the form to inhabit and to bring the CHQ. For the present investigation it was chosen to follow the methodology of "participative action research" that allows under the qualitative approach the participation and the action. The main results allowed the study of the phenomenon of resistance and polemics that the pedestrians make known about the phenomenon of gentrification consequent to the pedestrianization of the Historical Center of Quito.

**KEY WORDS:** CITY / SPACE / GENTRIFICATION / PEDESTRIANIZATION / RESISTANCE

## INTRODUCCIÓN

La urbanidad de las ciudades se compone de varios elementos. Esto ha sido así desde los inicios de la modernidad. Así, uno de estos componentes tiene que ver con las personas que hacen vida en cada una de las ciudades: su idiosincrasia, la composición étnica y social, entre otros; vienen a ser trascendentales para la conformación del espacio y su relación con la ciudad.

Los avances tecnológicos tienen un impacto significativo dentro de las dinámicas sociales, políticas y culturales de las ciudades. En este contexto, el estallido que incitó la movilidad significó un paso importante en la forma de interrelacionarse y de hacer vida en los espacios urbanos. Aun cuando también trajo consigo algunos problemas asociados que actualmente siguen en disputa.

En cuanto a la movilidad en los espacios urbanos tanto las personas como los vehículos motorizados y no motorizados confluyen allí por diversas razones, lo que supone un desafío actual para la armonía en las ciudades. Por esto se han diseñado diferentes planes, bajo distintos mecanismos con la intención de transformar, ordenar y capitalizar los usos específicos del espacio. Esto para que la ciudad no pierda su esencia y sus habitantes cuenten con un disfrute de sus derechos que se refleje en una calidad de vida aceptable.

En distintos países del mundo se implementan planes orientados a recuperar la esencia de los espacios urbanos, sobre todo en aquellos que suponen un interés colectivo. Particularmente, aquellas locaciones presentan una alta movilidad de personas, así como de espacios de repercusión histórica, los cuales vienen a ser el objeto de estos planes. En esencia, se enfocan en recuperar el desplazamiento de las personas o bien que éste se haga de manera ordenada. En este contexto, la peatonalización juega un rol estratégico importante.

En este contexto, el Centro Histórico de Quito viene atravesando una serie de modificaciones. Esto producto de la evolución de la ciudad y de otros momentos históricos, tal como fue la declaratoria de “Patrimonio de la Humanidad” la cual, bajo políticas específicas, administra, valora y clasifica el espacio. Entre las particularidades de estas modificaciones está la aplicación de planes enfocados en propiciar una mayor seguridad en la movilidad de los peatones. Esto a propósito de otras experiencias similares, implementadas en ciudades con parecidas características y que muestran resultados favorables.

Ahora bien, para el Centro Histórico de Quito, la situación parece ser distinta. Principalmente porque los planes aplicados desde los entes gubernamentales no gozan de la aceptación de una parte de la población. Concretamente de actores sociales como el: “Colectivo Defensa del Centro Histórico de Quito” que mira el proceso de peatonalización como un mecanismo de recalificación del suelo que prioriza a ciertos espacios urbanos con potencialidad económica para su mercantilización, trayendo consigo problemáticas que afectan a las condiciones socio culturales del sector.

Así, considerando lo expuesto, se busca a través de esta investigación, indagar acerca de los desencuentros surgidos a raíz de la ejecución del plan de peatonalización para el Centro Histórico de Quito y de cómo este se convirtió en un proceso de resistencia vecinal, que aporta una concepción distinta de la peatonalización, exponiendo que dichos planes generan dinámicas gentrificadoras, así como también se demostrará el agenciamiento de los moradores del centro, su resistencia y su derecho a la ciudad.

Para dar respuesta a esta inquietud, se estructurará el trabajo de la siguiente manera. En el capítulo I, se considera el marco teórico en donde se puntualizan conceptos claves tales como lo implica la ciudad, su origen y los factores que la componen. Además, se hace referencia a la

construcción del espacio social y la producción del espacio según Henry Lefebvre. También se aborda el concepto de gentrificación y sus implicaciones en espacios históricos, al igual que se describe los antecedentes históricos sobre la peatonalización, sus ventajas, desventajas y formas para aplicarla. Por último, se reseña los fundamentos del derecho a la ciudad y a la resistencia.

Para el capítulo II se ofrece un recuento de la evolución histórica de la ciudad de Quito, sus principales hitos y los cambios que marcaron un antes y un después en el ámbito social, cultural y político. Además, se propone una descripción pormenorizada de la peatonalización en los espacios históricos tanto a nivel mundial como a nivel local, con especial énfasis en el Centro Histórico de Quito (CHQ), mostrando los diferentes planes diseñados por el ente municipal, sus impactos y los cambios que han tenido lugar desde su implementación.

Seguidamente, en el capítulo III se presenta al colectivo “Defensa del CHQ” y de cómo emprendió una resistencia vecinal, sus antecedentes, sus objetivos y las acciones concretas para la recuperación del espacio urbano, acompañadas del análisis e interpretación de los resultados obtenidos de las entrevistas. Por último, se presentan las conclusiones, así como la bibliografía consultada.

## Capítulo I

### Ciudad

*“Las ciudades son un conjunto de muchas cosas: memoria, deseos, signos de un lenguaje; son lugares de trueque, como explican todos los libros de historia de la economía, pero esos trueques no solo son mercancías son también trueques de palabras, de deseos, de recuerdos”*

(Calvino, 2012)

Los estudios de caso sobre los procesos de peatonalización en las diversas ciudades del mundo han buscado, describir, explicar y comprender desde diversas perspectivas, los múltiples fenómenos causados a partir de esta intervención urbana en la contemporaneidad. Para entender este proceso y sus diferentes mecanismos, será importante definir algunos conceptos claves para tener en cuenta para un mayor abordaje del tema.

Entre los cuales se encuentran: el origen y los diferentes factores que confluyen dando sentido a la ciudad, el espacio a partir una perspectiva sociológica, la producción del espacio analizada desde las nociones de filósofo francés Henri Lefebvre, un acercamiento conceptual a la idea de gentrificación, la cual está ligada a procesos de peatonalización en centros históricos y por último el derecho a la ciudad, sus fundamentos y la resistencia de las personas que buscan una mayor participación sobre las decisiones que inciden en la ciudad.

### Origen

De acuerdo con Casado (2010), hablar del origen de las ciudades como un fenómeno ocasionado por los propios seres humanos, es hacer referencia a una reestructuración del orden social, dándole paso al cambio de las relaciones sociales en sí mismo. En este proceso se gestó y

ejecutó un cambio de modelo, en donde las personas transitaron desde una relación endogámica a una exogámica. Todo lo anterior, conlleva a una serie de eventos que direccionaron cambios conductuales en la población. Sumidos en las diferentes esferas sociales, tales como, el trabajo, la religión, la educación, y demás. Lo que no excluye las transformaciones que a lo interno de las familias y del propio ser se generó.

Sin embargo, esto se concreta en los diferentes cambios que se dieron en los espacios arquitectónicos y en su distribución, donde las personas confluyen y se relacionan. En este contexto Anzano (2010), señala, que la ciudad en sí misma representa un espacio de articulación entre las personas y todo lo que ello conlleva. Por lo tanto, experimentó un proceso evolutivo que va desde aquellas primeras ciudades mesopotámicas hasta la actualidad.

Durante los diferentes periodos históricos, la ciudad fue influenciada por cada uno de los eventos que marcaron la historia evolutiva de la humanidad, tales como la edad media, la revolución industrial, las migraciones, entre otros (Casado, 2010). En función de esto, se señala que “estos cambios se dan de manera multifactorial, por tanto, se incluyen en estos: población, historicidad, lo político y la organización; además de la forma de la urbe, su cultura e imaginario, así como también la función de la propia ciudad, sin olvidar el factor económico” (Barros, 2008, p. 27).

Asimismo, el citado autor expone que actualmente las ciudades son un reflejo fiel y exacto de las propias sociedades. Es decir, este espacio de articulación y relacionamiento humano se ha encontrado y se encuentra influenciado por lo que Anzano (2010) llama preferencias estéticas y por las diferentes administraciones políticas que imperan en las propias sociedades. Ahora bien, todo lo anunciado se manifiesta en la creación de la llamada “urbe”, la cual, si bien es cierto se cataloga como un sinónimo de ciudad.

De modo que, autores como Novick (2009) dejan muy claro que esta última en esencia, es superada por la primera. Sustenta esta autora que la “urbe” no solo está referida a aquel espacio donde las relaciones e intercambios sociales determinan el reagrupamiento de las personas, sino que, se encuentra de igual manera sustentada en doctrinas, reglas, normas, preceptos, y principios. Pues, éstos evitan coartar la libertad y el poder de decisión de las personas, por lo que apunta hacia el bienestar del sujeto y con él al de la sociedad en general. Todo esto es posible percibirlo en la evolución del factor organización y forma, que es la manera primordial en la cual la ciudad se estructura y en la cual las personas se relacionan.

El origen de las ciudades marca un hito en la vida social de las personas, y a su vez, marca un proceso de acuerdos, convenios, normas, y demás, tácitos o expresos, que contribuyen al bienestar colectivo e individual, experimentando evoluciones importantes. El Banco de Desarrollo de América Latina (2011), señala que con el paso del tiempo muchas ciudades se han transformado en lo que se conoce como metrópolis, mientras que otras, de mayores dimensiones se han convertido en megápolis, lo que es captado en la organización y la forma de esta. Evidentemente, estos cambios y transformaciones, de relaciones sociales y los cánones de conductas han sido igualmente experimentados por las personas generando un sinfín de cambios.

### **Factores**

La ciudad se muestra como un espacio multifactorial, en donde coinciden y confluyen diversos elementos que se entrelazan entre sí. En este sentido, estos factores no pueden ser considerados como componentes aislados y dispersos, por el contrario, se convierten en factores asociantes cuyo análisis permite comprender a la ciudad como ente y representación humana. Por otro lado, a pesar de que las ciudades presentan características propias de cada periodo histórico,

existen generalidades las cuales permiten desarrollar una percepción aplicable a la ciudad como representación social. Éstas se describen a continuación (Barros, 2008).

El Factor Población. Este elemento está referido a la cantidad de personas que se conglomeran e interrelacionan en un mismo espacio urbano. Es así como la cantidad de densidad poblacional incide en los diferentes cánones de comportamiento de las personas, así como en los diferentes modos de vida que se establecen en una ciudad. Asimismo, el citado autor señala que la población comprende un conglomerado que tiene como característica la heterogeneidad de los individuos. Del mismo modo, la densidad poblacional y la unión que se efectúa entre las personas se da por voluntad propia o por exigencia del entorno, lo que se conoce como agrupamiento (Barros, 2008).

El Factor Económico. Es el mayor impulsor de la creación, expansión y desarrollo de los centros urbanos, es decir, de las ciudades. Para este, la economía activa implica “producción, distribución, consumo o, en otras palabras, actividades industriales, comerciales y de uso” (Barros, 2008, p. 56). Estas actividades se insertan en las distintas esferas de la ciudad y generan un mayor crecimiento de esta.

Por otro lado, el Factor Político, se convierte en un principal componente al momento de comprender el origen de las ciudades, ya que el mismo se inserta tanto en las esferas públicas como privadas. En ese sentido, las ciudades como conglomerado representan la centralización de los poderes y por lo tanto de la lucha de las clases por alcanzar sus reivindicaciones y con ello el mejoramiento de su calidad de vida. Esta centralización no necesariamente hace referencia a los entes públicos, sino que está presente y representado por las modalidades de organización social en las ciudades.

El Factor Organización. Se encuentra relacionado con las estrategias que utilizan las ciudades para alcanzar un nivel acertado de organización y orden para alcanzar sus objetivos. Esto se encuentra representado por las instituciones y grupos sociales, pero también por la propia ciudad que es una manera de organización. En este contexto, lo primero que se establecen en las ciudades es la diferenciación de las esfera pública y privada, a raíz de lo cual inicia todo el proceso organizativo. Por lo que, este factor es primordial como guía de convivencia y cohabitación.

El Factor Cultura. Hace referencia al conjunto de comportamientos, costumbres y demás lineamientos que se generan en las ciudades y permiten la conservación de una serie de códigos de conducta. Es así como la cultura contribuye a la gestación de modos de vida específicos, los cuales se transmiten de generación a generación. Por lo indicado, este factor se encuentra sujeto a factores como la escritura y la lectura, lo que según Barros (2008), emergieron para contribuir a la creación de elementos controladores de la vida social.

Ahora bien, el Factor Imaginario, constituye un espectro completamente dicotómico, pues por un lado está el imaginario individual, desde donde cada uno de los sujetos comprenden y actúan en sociedad, influyendo en ella. Por otro lado, se encuentra ese imaginario común que se gesta y establece como representante de la propia ciudad. Estas dos aristas permiten comprender cómo la ciudad concibe las relaciones sociales y en general al mundo como tal, influyendo en los imaginarios individuales; asimismo, cómo los sujetos perciben al mundo en general, lo que consentirá que establezcan códigos de conductas y comportamientos, muchas veces no escritos pero presentes en el imaginario social.

El Factor Función. Barros (2008), plantea que la ciudad es un sistema en el cual coexisten diferentes elementos los cuales permiten alcanzar niveles óptimos de funcionamiento. Esta

presencia de diversos elementos permite concebir a la ciudad como un espacio multifuncional, es decir, cumple un conjunto de funciones de la mano de sus integrantes. Lo expuesto contribuye a comprender que dentro de la ciudad la variedad de funciones es tan amplia como la heterogeneidad de miembros de ella.

De último, pero no menos importante pues en este se considera que se concentran y reflejan el resto de los factores. El Factor Forma, se refiere a la estructura, distribución física, arquitectónica, temporal-espacial, que posee la ciudad como conglomerado humano y sistemático. Los cambios de este factor son el reflejo del desarrollo o retroceso de la ciudad, pues a medida que una ciudad se transforma de urbe a metrópolis, y de metrópolis a megápolis, su forma va cambiando.

Lo anterior permite comprender que este factor es esencial al momento de analizar a las ciudades como reflejo social. Asimismo, a nivel funcional, la creación de espacios, aceras, vías de movilización, y demás, crean nuevos espacios para la interacción. Esta interacción estimula las relaciones e interrelaciones sociales, es por ello por lo que la forma de la ciudad es un eje central.

## **Espacio**

### **La construcción del espacio social**

En los últimos años, una dimensión esencial se ha debatido en los escenarios teórico-prácticos de análisis de las ciencias sociales. El espacio como un escenario basado en la relación y la demarcación. El espacio como proceso de atribución y disposición que forma y reproduce estructuras, se analiza sociológicamente en la construcción de lo local.

La idea de un todo homogéneo está siempre presente en las sociedades modernas. La exclusión de lo heterogéneo de la práctica y el pensamiento cotidianos se refleja en la

construcción del estado-nación moderno, de la sociedad homogénea, de la identidad ininterrumpida, de la corporeidad cerrada, entre otros. También está firmemente anclada en nuestro pensamiento sobre el espacio (Ospina, 2004).

La sociología del espacio ha problematizado los límites y contradicciones de una ideología del espacio construida sobre estas líneas. Los espacios son concebidos hoy en día como sistemas ordenados relacionamente. Al intentar llegar a una nueva definición del concepto de espacio, las ciencias sociales, que buscan enfatizar la multitud de formas posibles de distribución, incluso en un solo lugar, descubren la capacidad de comprender los espacios como arreglos relacionales de seres vivos y bienes sociales. Esto subraya, por un lado, la práctica simultánea de colocar (grupos de) seres humanos y cosas y, por otro lado, la necesidad de vincular los objetos percibidos / vistos para formar espacios (Escobar & Fabri, 2014).

La actividad sintetizadora requerida aquí apunta hacia la posible existencia de una exclusión muy diversa específica de cultura, género o clase, y por lo tanto al mismo tiempo a la posibilidad de sistemas de relevancia espacial. La práctica de situar, a su vez, abre nuestros ojos a ordenamientos jerárquicos y estructuras sociales. Pero si es cierto que los espacios se basan en el hecho de que los objetos colocados (en el sentido también de algo que ha crecido, que fluye, entre otros) se establecen entre sí, entonces la constitución del espacio no puede concebirse sin cuerpos. Lo que percibimos a través de nuestro cuerpo no solo son cosas sino también “espacios entre las cosas”. Lo que esto significa es que, al percibir a través de los cuerpos, se forman síntesis en las actividades cotidianas como un medio para vincular una gran multiplicidad de objetos para formar espacios (García, 2014).

Cuando se menciona el concepto “espacio”, los pensamientos iniciales a menudo gravitan hacia el espacio físico, geográfico o incluso hacia el espacio exterior. Sin embargo, existe otro

tipo de espacio, el espacio social, cuya definición puede debatirse desde diferentes puntos de partida ideológica. El espacio social es parte de un giro espacial más amplio en la investigación. El espacio social fue introducido por primera vez como un concepto por Emile Durkheim en la década de 1890 (Capasso, 2016). Desde el comienzo del concepto con Durkheim, ha sido modificado de diferentes maneras por diferentes teóricos. Los teóricos que han contribuido mucho al desarrollo del concepto de espacio social incluyen a Bourdieu, Foucault, Lefebvre, cada uno de los cuales ha adoptado una posición diferente hacia el espacio social: estructuralista, genealógico, marxista y realista respectivamente (García, 1998).

El discurso sociológico de análisis de los espacios sociales como pensamiento, sigue dos corrientes diferentes de los espacios sociales. Los primeros consideran a los espacios sociales como campos para procesos de adquisición, aprendizaje y actividad activa, en la que se resalta la participación de los habitantes locales con la finalidad de desarrollar y crear condiciones sociales que permitan procesos de socialización. Y el otro grupo de investigadores ve los espacios sociales desde un fondo de desarrollo comunitario y un interés por la modernización de las instituciones de bienestar público y busca posibilidades para mejorar la cooperación, la flexibilidad y la participación ciudadana en la creación de servicios sociales (Capasso, 2016).

Todos los enfoques espaciales se refieren implícitamente a una larga tradición de pensamiento. Los nuevos enfoques del espacio social siguen la idea de la interacción de los individuos y el entorno social. Al considerar los espacios sociales como objetos relacionales, la perspectiva espacial puede escapar a los peligros de seguir completamente perspectivas individualistas que ignoran las estructuras sociales, así como las ideas paternalistas de una sociedad sin individuos.

## **Producción del espacio según Henry Lefebvre**

Las ciudades surgen como producto de la interacción entre las relaciones sociales, conexiones que están formadas por flujos. De allí en medida que el tiempo pasa, van influyendo en lo económico, político, y social, produciendo una estructura de la ciudad desde sus distintos espacios. Esto considerando que está delimitada por los avances tecnológicos y científicos bajo un esquema de desarrollo utilizando al urbanismo como mecanismo generador de capital. De acuerdo con la teoría sobre “la producción del espacio” de Henri Lefebvre, el espacio se puede originar de distintas formas. Pues, al ser un flujo de interconexiones viene delimitado por las necesidades poblacionales, que, desde los inicios de la globalización, cada vez se ven incrementadas.

La globalización, por su parte, trae a los países de América Latina la necesidad de abrir sus economías, su gestión pública y llegar a concesionar acuerdos políticos que permitan el proceso de expansión a nivel internacional. Esto con la intención de aportar un crecimiento a las grandes ciudades a través de la inversión y el turismo, a su vez, las necesidades de invertir en urbanismo, tan necesario para la modernidad (Lefebvre, 2013).

A través del urbanismo se busca adecuar los espacios a las nuevas tendencias de orden mundial que se valoran en las grandes ciudades del mundo, y se realiza a través de la planificación del espacio como mecanismo para hacer más rentables las ciudades. Si bien a través del urbanismo se pretende modernizar, se debe mantener la herencia histórica de las principales ciudades del mundo, las cuales están dotadas de edificaciones y monumentos que han sido cimentados en épocas anteriores y que generan la necesidad de conservarlas, permitiendo a su vez, realizar ajustes que forman parte de un proceso de adaptación. Ahora bien, Lefebvre

(2013), afirma que el capitalismo se vale de estos procesos de modernización, con la intención de acumular capital para el mantenimiento de un orden dentro de las sociedades.

Lefebvre (2013) asevera que, en este contexto, el espacio deja de ser algo organizado, para ser algo producido por el proceso de interacción social. Por ende, el espacio social, se convierte en aquel en donde las cosas interactúan entre sí una vez producidas y que a su vez se convierte en una situación política, ya que enfrenta estrategias y posturas sobre cuáles son las formas más adecuadas de producción del espacio, generando a su vez, el gran debate de si estos cambios se realizan para responder a las necesidades de la creciente sociedad o si, por el contrario, se realizan solo con el fin de acumular poder a través del dominio del capital favoreciendo así a un tipo de economía que desvirtúa la intención de producir socialmente un espacio para la convivencia mutua.

En este orden de ideas, el autor indica que los espacios tienen su propia historia, que va delimitada por los métodos de producción que han utilizado las civilizaciones para que las ciudades tengan una creciente necesidad de desarrollar su economía a través de este modelo y con ello su aporte cultural y social, generando una privatización del espacio producto de la existente acumulación del capital. Sin embargo, esta privatización puede ser contraproducente, pues a este espacio que debería ser único, común y social, le aparecen distintos dueños que toman decisiones sobre él, por lo que el espacio deja de ser algo construido socialmente, en el que todos pueden tener un aporte para su continua mejora (Lefebvre, 2013).

El crecimiento y producción de este espacio, se evidencia en la evolución de un sistema productivo que está basado en su historia y en las distintas comunidades que han formado parte de ella. Por un lado, como se ha mencionado anteriormente, los procesos de producción dependían totalmente del intercambio de bienes a través de la agricultura. Una de las

características de la producción de estos espacios, tiene que ver con la planificación, la cual ayuda a lograr mayor crecimiento y alcance. Cuando se planifican espacios de manera adecuada, no solo se tiene en cuenta el valor económico que la modernización va a traer a las ciudades, sino que, se debe realizar de manera participativa, en la que cada comunidad tenga voz para intervenir en estos procesos que les influyen directamente.

La planificación urbana y la modernización son factores que inciden en la calidad de bienes y servicios que se distribuyen en la ciudad, en ocasiones convirtiéndolas en atractivos mundiales capaz de ser visitadas por millones de personas durante el año, haciendo crecer sus actividades turísticas y con esto, su capital. Por otra parte, se busca adaptar estos espacios a las nuevas tendencias mundiales que son sinónimo de desarrollo científico, tecnológico y, por lo tanto, social. Asimismo, este proceso de modernización tiene como foco principal, realizar una reestructura de los principales espacios históricos que se han deteriorado con el tiempo, con la intención de continuar conservándolos para que puedan continuar formando parte del atractivo de la ciudad (Lefebvre, 2013).

En este sentido, se hace importante pensar en una planificación urbanística que incluya percepciones sociales y que sea para construir espacios en común que ayuden no solo con el desarrollo de las sociedades, sino también con el desarrollo del ser humano, al ser este un espacio para encuentros de ideas e intercambios de conocimiento sin que esto se traduzca en pobreza y en crecimiento de capital para solo una fracción de la sociedad. Actualmente, en el que la tecnología y la información continúan creciendo exponencialmente, se deben establecer puntos en los que sus ciudadanos se encuentren para construir y producir espacios que den pie al desarrollo de las grandes ciudades con menos niveles de exclusión, con menos diferenciación de clases y entendiendo la producción de los centros históricos como necesarios para continuar

caminando hacia la evolución de las naciones desde sus ciudadanos y de las personas que trajinan en estos espacios (Capasso, 2016).

## **Gentrificación**

### **Acercamiento conceptual**

Roldán (2017), explica que analizar el concepto de gentrificación implica reconocer en el mismo, un proceso urbano de naturaleza compleja, en el que se entremezclan discusiones teóricas que incluyen dimensiones como la habitabilidad de los espacios. Esto para los agentes que lo ocupan, hasta los diferentes actores económicos y sus intereses involucrados en dicho proceso. Ello dio pie a diferentes definiciones desde el surgimiento del concepto en 1964.

Para comenzar el abordaje teórico de este concepto se toma de Ruiz (2016), el origen del término a partir de la raíz inglesa *gentry*, con la cual se designa a la clase alta inglesa en la época victoriana. De este modo, se introduce la idea de que la gentrificación consiste en la elitización de un espacio urbano. En dicho proceso, se expulsa a todo elemento ajeno a esta categorización (personas de clase social baja).

Para este autor, la gentrificación implica un estudio de las modificaciones de la estructura social a consecuencia de la llegada de nuevos residentes con mayor estatus económico, lo que genera desplazamientos materiales y simbólicos. También implica el mejoramiento físico de los espacios territoriales por intervenciones urbanísticas. De igual forma, se incluyen intervenciones económicas que buscan proyectar en la zona la imagen de un espacio comercial innovador. Esto hace que se eleve el costo mercantil para el uso de los suelos. Paralelamente, el costo de la vida se encarece en comparación con los niveles de ingresos de la población nativa de estos espacios previos a la gentrificación.

En su trabajo, el autor describe la gentrificación como un proceso de desplazamiento espacial de los habitantes de bajo nivel económico en un entorno, para dar lugar a otros habitantes de mayor perfil tanto económico como cultural. En línea con esta definición Carvajal y Vera (2019), explican que la gentrificación constituye un proceso que transforma el espacio de la ciudad bajo fines económicos, sociales e, incluso, políticos. En su desarrollo, genera consecuencias que afectan las esferas culturales, ideológicas e identitarias.

La gentrificación entraña, por tanto, una transformación en el uso de los espacios urbanos desde una perspectiva de clase. Desde donde se privilegia la circulación de la economía para obtener beneficios mercantiles por dichos espacios. Estos entornos se convierten en escenarios de circulación del capital, dentro de ciclos de valorización, desvalorización y posterior, revalorización. Carvajal y Vera (2019), explica que este proceso establece una relación dialéctica entre los espacios sociales y urbanos. Esto arroja como resultado la adaptación de los últimos a las nuevas relaciones sociales en las que se involucran nuevos actores con mayor poder económico. Es por ello por lo que la gentrificación implica niveles de violencia social hacia los sectores populares desposeídos.

Este desplazamiento implica la movilización de sujetos que se encuentran en espacios carentes de condiciones para vivir. Buena parte de los sujetos víctimas de la gentrificación son miembros de la clase obrera que se acerca a edades de mayor vulnerabilidad (tercera edad) y debido a sus condiciones no son capaces de generar recursos económicos suficientes para incorporarse en el nuevo modelo de espacio urbano.

Este proceso no se da en todo el espacio de una ciudad. Por el contrario, suele producirse en entornos específicos que generalmente coinciden con los centros históricos. Para Vergala (2013), la gentrificación siempre implica una expulsión de los habitantes de las zonas

consideradas centrales. Esto para dar paso a una demanda de vida para una nueva clase urbana, formada por agentes públicos y privados que producen ofertas para habitar estos espacios.

En este fenómeno se da un proceso de reconquista de los espacios importantes por su consolidación dentro del entorno urbano y su grado de centralidad económica. Especialmente cuando la gentrificación busca que la apropiación de espacios se dirija hacia las empresas inmobiliarias privadas y la capitalización de la renta de estos. Lo que sí comparten la mayoría de las definiciones es que detrás del proceso de recambio poblacional coexisten intereses económicos e inmobiliarios; para explotar los espacios urbanos con alto potencial de rentabilidad. La dimensión comercial que se encuentra en el proceso de gentrificación es señalada por Vergala (2013), quien explica que la renovación urbana mantiene una relación premeditada con la gentrificación. Pues, a través del cambio o renovación se producen los estímulos necesarios para modificar los barrios y zonas (antiguamente degradados) en espacios que generen un aumento en la inversión y las ganancias a las empresas privadas.

En todo proceso de gentrificación no solo tienen lugar los cambios poblacionales, sino también de actividades sociales y económicas. Ejemplo de ello consiste en el desalojo que se hace de comerciantes informales. Esto como parte de lo que Roldán (2017), denomina la gentrificación simbólica. Dentro de esta dimensión el cambio en las dinámicas urbanas obedece a una categorización de aquellas actividades consideradas aceptables y aquellas denominadas degradadoras para el entorno urbano. Ello constituye la base para la posterior gentrificación inmobiliaria.

Esto es lo que Vergala (2013), identifica como gentrificación productiva, bajo la cual se focaliza la acción en el cambio del uso de los suelos. Asimismo, el reemplazo de las actividades

económicas que vendrán a representar un cambio con el pasado en el que se realizaban aquellas actividades que infravaloran los espacios urbanos.

El autor indica que existe una gentrificación comercial vinculada a la vida de los negocios, ya sea que se dediquen al comercio, la pequeña industria y la venta de servicios, dentro de los espacios sometidos al proceso de reubicación poblacional. En este proceso se desalojan o expulsan aquellas actividades de corte tradicional luego de que se produce una dinámica de recalificación de estas para el uso de los suelos y las políticas destinadas al desarrollo económico local.

Para Roldán (2017), existen dos actores directamente asociados al proceso de gentrificación: el desarrollo local organizado es uno de ellos y se articula a partir de las políticas de planificación urbana gestionadas por entes gubernamentales. Otro de los actores suele ser el mercado, caracterizado por el grupo de intereses económicos propios de los sectores que invertirán en el proceso de gentrificación.

En su estudio, el citado autor indica que el proceso de gentrificación no puede desprenderse de la gestión urbana patrimonial desde la que se evalúa la monumentalidad y el valor arquitectónico de los espacios. Toda vez que también implica la planificación y aplicación de políticas y estrategias bajo las que se determina la ocupación y uso de los suelos y espacios urbanos. La gestión urbana patrimonial se apela a la participación de los depositarios patrimoniales que en este caso son los habitantes de esos ambientes. Así, se concluye que este tipo de gestión está estrechamente vinculada con los procesos de gestión de una ciudad.

### **Gentrificación en espacios históricos**

En el caso de los centros históricos, la gentrificación varía de acuerdo con el tipo de proceso, “cuando se trata de un centro histórico se entiende que existen particularidades en

cuanto a la población, los usos del suelo y el costo de este, las cuales ilustran en cierta medida especificidades del proceso” (Roldán, 2017, p. 74).

Cuando se trata de centros históricos, los mismos son considerados como espacios de valor añadido para las ciudades, con un gran atractivo para el desarrollo inmobiliario y planes de gestión urbana que dan lugar a procesos de gentrificación. A esto se añade que el recambio poblacional de estos espacios adquiere unos matices especiales. Dado que constituye una de las consecuencias del proceso de gentrificación.

En el caso particular de estos lugares, la gentrificación siempre genera consecuencias negativas para la población originaria de estos espacios históricos. Pues, se produce una alteración del orden cotidiano en el que se involucran los espacios de residencia. Puede decirse que el proceso de gentrificación involucra un subproceso de exclusión que obliga a estos grupos a recomponer sus sistemas de movilidad cotidiana. Por otro lado, la gentrificación en espacios históricos se relaciona con ingresos de nuevos sujetos económicamente mejor posicionados. Además de expulsiones de aquellos que no tienen las características económicas necesarias

La gentrificación, como proceso asociado al turismo, también entraña características propias, siendo un rasgo importante el cambio de las interacciones entre los turistas y los residentes permanentes de estos entornos. Esto no solo desde la dimensión material, sino también en el ámbito simbólico. Esta red simbólica conlleva a un cambio en las formas de convivencia y sus niveles de complejidad, lo que reduce la posibilidad de composición social entre grupos heterogéneos. Este panorama potencia aún más la gentrificación de los centros históricos.

Desde el punto de vista de la gestión urbana de los centros históricos, es importante resaltar que la misma tiene tres ejes fundamentales que se vinculan con los procesos de gentrificación. Por una parte, se encuentra la renovación urbana, el modelo de desarrollo urbano

y las políticas propias de la ciudad. El primer eje, la renovación urbana, consiste en las operaciones puestas en marcha para la gestión urbana desde la visión de lo que debe caracterizar a todo centro histórico y que determina los procesos de recuperación de estos (Roldán, 2017). El citado autor explica que muchas veces se puede correr el riesgo de entender erróneamente que la renovación urbana puede estar dirigida a mejorar los entornos de los habitantes de dichos espacios. Sin embargo, la realidad indica que las mejoras están dirigidas al turista o transeúnte, de allí que los centros históricos encarnen más un valor de imagen que un valor de uso. Esto explica por qué los procesos de planificación urbana son generadores de procesos de gentrificación.

Por otro lado, el desarrollo urbano implica el progreso de los espacios de la ciudad como parte de un proceso de cambio producido dentro de un contexto o espacios sociales específicos. De acuerdo con Roldán (2017), el modelo de desarrollo urbano puede ser desigual dentro de los diferentes espacios de una ciudad y, por tanto, puede haber varios modelos. No obstante, en la práctica existen complejidades que llevan a la ejecución de fallas en los modelos de desarrollo.

Un ejemplo de ello tiene que ver con las actividades turísticas en los espacios patrimoniales. Dichas fallas son producto de propuestas de mejoramiento que causan problemas para los individuos que participan en estos espacios. Es por ello importante determinar lo que implica conservar y recuperar los centros históricos como lugares tanto de trabajo como de residencia y, con esto, recuperar también el flujo de la movilidad en dichos entornos.

Desde el punto de vista de las políticas de la ciudad, se trata de aquellas estrategias dirigidas a un espacio urbano y que tienen una especificidad y un carácter reglamentario. Su rol es aportar una coherencia a la planificación que se produce sobre los espacios urbanos y lo que estos deben ser a corto y largo plazo. En este sentido la gentrificación guarda estrecha relación

con las políticas urbanas que se comprenden desde posturas ideológicas sobre la ciudad. La gentrificación funciona como un proceso de conquista de los espacios urbanos, por parte de las élites dominantes que marginaliza los usos que las clases populares hacen de estos entornos.

En otras palabras, la gentrificación como proceso se vincula a políticas de ciudad que son administradas por entes gubernamentales y de poder. Éstos determinan lo que un espacio patrimonial debe ser y aquellos a los que se les debe dar una inclusión en perjuicio de otros. Así, en última instancia, terminan por ser expulsados para poder dar cabida a nuevos actores en estos espacios públicos resignificados.

Vergala (2013), explica que comprender el problema de la gentrificación pasa por considerar varias teorías que amplían las consideraciones teóricas de Roldán (2017). Por una parte, están las teorías que explican que la gentrificación se encuentra impulsada por el aumento en la demanda de aquellos que desean vivir en las zonas de los centros históricos. Estos nuevos sujetos, caracterizados por una ideología liberal como resultado del fortalecimiento y desarrollo económico de las ciudades. Ello se incluye como parte de sus necesidades de estatus y nivel profesional, llevar una “vida urbana” con todas las implicaciones hedonistas que esto sugiere.

Otra teoría expuesta por este autor señala que, los procesos de gentrificación se encuentran potenciados por los agentes tanto públicos como privados que estimulan el llamado *rent gap*. Esto sin restar énfasis en la demanda de aquellos sectores sociales que exigen habitar zonas centrales de la urbe. Otra teoría expone que la gentrificación no es más que el resultado del retorno del capital productivo. En este caso, no se considera la demanda como un factor que potencia el proceso.

Desde otra perspectiva, Barrero y Felipe (2016), también incluyen otra consideración de la gentrificación como la doble estructuración de dos fuerzas que la motivan. Por un lado, el

surgimiento de una clase media y alta, así como la acción de agentes inmobiliarios. Éstos últimos amplían y promueven la oferta de espacios remodelados tipo *loft*, con atractivo comercial y cultural.

La gentrificación independientemente del análisis de aquellos factores que la potencien, tiene como base la “degradación de los centros de las ciudades durante las fases más importantes del proceso de suburbanización del poblamiento en las ciudades” (Vergala, 2013, p. 224). Por lo que, se puede entender que es el proceso natural de una evolución urbanística propia de la vida de cualquier ciudad.

Sobre la gentrificación, Carvajal y Vera (2019), explican que la misma constituye la principal estrategia para construir el modelo de ciudad adecuado a mundo globalizado. Precisamente, en el que la vida urbana gira en torno a los grandes centros comerciales. Ello, en una ciudad que nunca duerme y que atiende a un perfil tanto cosmopolita como corporativo. Del mismo modo, también señalan que la fragmentación implica una invasión de la clase media y alta que dejan en evidencia la fragmentación de las áreas urbanas y el aumento de las desigualdades sociales. En este caso, la dimensión pública de las zonas urbanas se pierde en interés de la privatización y el libre mercado.

Desde este concepto, la gentrificación obedece a una visión de la ciudad en la que se reconstruyen sentidos de pertenencia e identidad en medio de procesos de modificación naturales en el contexto globalizador. En la gentrificación se construyen nuevas racionalidades para la ciudad como elemento subyacente en toda esta marea de cambios estructurales de la ciudad.

## **Peatonalización**

### **Antecedentes**

De acuerdo con Sanz (2014), cuando se habla sobre el tema de movilidad y accesibilidad en los centros históricos, siempre se suele terminar teorizando sobre la peatonalización. Particularmente como fórmula generalizada en muchas ciudades del mundo. Pues, la peatonalización se convirtió en un símbolo de la modernidad.

Para el citado autor, el concepto está asociado al imaginario colectivo desde el cual se representa el cierre de centros históricos y urbanos para excluir el tráfico automotor. Etimológicamente, es fácil asociar el término con la exclusividad que ciertos espacios tienen para ser recorridos por los peatones. Esto considerando que anteriormente eran destinados a la circulación de todo tipo de vehículos. Se trata de una técnica antigua y que data de épocas próximas a la masificación que tuvo el tráfico vehicular.

Los primeros antecedentes de medidas sobre peatonalización datan del año 1920, cuando ciertas calles estaban cerradas al tráfico de vehículos, tal es el caso de algunos lugares en Estados Unidos. Concretamente, en una época en la que comenzaban a hacerse evidentes los problemas producto de la densidad del tráfico de vehículos y de peatones en una misma zona. Estos indicios hicieron posible el surgimiento progresivo de medidas orientadas a despejar ciertos espacios de este tipo de tráfico para priorizar la circulación de personas a pie.

Sanz (2014), indica que la peatonalización ha ido evolucionando y ha manifestado muchas formas de aplicación, desde fórmulas orientadas a diferentes propósitos y objetivos. Así, se tiene aquellas medidas que solo se orientan a resolver el conflicto de habitabilidad entre peatones y vehículos; hasta aquellas que buscan crear un nuevo modelo de accesibilidad y movilidad dentro de los espacios urbanos.

Sobre los modelos de peatonalización Mesa (2019), destaca la predominancia de dos modelos o fórmulas. Por un lado, el modelo europeo, el cual consiste principalmente en la solución del problema que implica el exceso de tráfico. Entonces, maneja una concepción comunitaria y pública en el uso de los espacios urbanos, procurando mejorar las condiciones de movilidad y sostenibilidad interurbana. Por otra parte, el modelo norteamericano toma como elemento primordial solucionar el problema del consumo y desarrollo de nuevas áreas comerciales. A diferencia del modelo europeo, predomina la óptica individualista y privada para la administración de los espacios urbanos. Por lo que, de igual manera, se persigue la plusvalía.

La peatonalización tiene como objetivo principal “resolver la contradicción entre un viario no pensado para el automóvil y un tráfico masivo de estos” (Sanz, 2014, p. 1). En otras palabras, su fin es resolver los problemas de congestión relacionada con la circulación y en los que los más perjudicados, los peatones, suelen ser aquellos a los que se señala como culpables del problema. La situación se da cuando se explica el inconveniente desde el exceso de peatones en una zona para que los vehículos puedan circular sin problemas.

Este tipo de medidas, se suelen acompañar dictámenes que buscan abarcar elementos ambientales que se traducen en beneficios para la comunidad, tal es el caso de la reducción del ruido y la contaminación que acompañan los lugares caracterizados por la congestión. Además, se encuentra el tema de la seguridad. Pues, al restringirse el paso de vehículos, se disminuye considerablemente el índice de accidentes relacionados con atropellamientos a caminantes.

Por otro lado, sobre la peatonalización Mesa (2019), explica que este concepto se relaciona con la gentrificación como fenómeno que comienza a tomar impulso para finales del siglo XX, dado el creciente problema de la densidad poblacional especialmente, en los centros urbanos. Esta preocupación lleva a que se publique la “Carta Europea de los Derechos del

Peatón”, en la cual se hace explícita la importancia de que los peatones tengan espacios de uso exclusivo para ellos en las ciudades.

Este autor define a la peatonalización como un fenómeno urbano referido a la supresión del tráfico rodado en determinados espacios callejeros de un entorno urbano. Ello implica, además, unos tratamientos urbanísticos que buscan adecuar dichos espacios por medio de: (a) pavimentaciones, (b) creación de espacios recreativos, (c) disposición y/o renovación del mobiliario urbano, así como la habilitación de zonas destinadas al acceso de determinado tipo de vehículos. Tal como ocurre con el caso de las bicicletas o vehículos de emergencia como ambulancias, transporte público o vehículos de carga o descarga.

Mesa (2019), explica que la peatonalización constituye todo un sistema vinculado a la movilidad y no a la circulación. La diferencia entre las dos concepciones radica en el uso en que los peatones hacen de su ciudad. De allí que se trata de una medida urbana cuyos valores se relacionan con el uso de ciertos lugares con significado social, similar a los espacios históricos y no realmente como un producto de consumo.

La relación que la peatonalización tiene con la gentrificación es que la misma persigue convertir ciertas zonas en espacios comerciales orientados a un público de clase media y media-alta. Esto aplicando un criterio elitista en la transformación de estos entornos, los cuales también adquieren la posibilidad de convertirse en espacios residenciales exclusivos para un público con elevado poder adquisitivo.

### **Ventajas, desventajas y procesos**

La peatonalización como proceso según Maldonado (2019), involucra dos fases. La primera se refiere a la eliminación del tráfico, la cual implica la separación de la circulación de vehículos y peatones. En algunos casos podrá permitirse la circulación de vehículos en horarios y

condiciones especiales. La segunda fase corresponde a la reestructuración con la cual se modifica el nuevo espacio peatonal. Esta fase tiene lugar cuando una vía estaba destinada al tráfico vehicular y se readecúa al tráfico peatonal por medio de modificaciones como por ejemplo en: (a) la unificación en el diseño y altura del pavimento, (b) bolardos retráctiles, (c) cámaras de vigilancia, (d) señalizaciones y demás requerimientos que garanticen condiciones de caminabilidad en la zona.

El citado autor indica que la implantación de proyectos de peatonalización requiere de espacios peatonales que permitan la habitabilidad de diferentes actividades complementarias entre sí. De modo que se atenúe el tráfico sin colapsar vías periféricas y garantizar el acceso a vehículos debido a sus derechos. Esto considerando el servicio público que prestan o las necesidades de quienes laboran en los comercios aledaños.

Entre las ventajas que aporta la peatonalización, Mesa (2019) destaca como elemento positivo el aumento en el tráfico peatonal. Esto como síntoma de la comodidad experimentada por los caminantes, los cuales pueden moverse en espacios mucho más amplios y adecuados que las aceras que normalmente se ubican en las calles, corriendo riesgos de atropellamiento por vehículos. Todo esto se traduce en una mayor accesibilidad para las personas y mayores alternativas de movilidad que en ciudades pequeñas, mejora significativamente.

Otro aspecto significativo es que la peatonalización mejora en gran medida las condiciones ambientales y reduce los niveles de contaminación en los espacios. De modo que se incrementa la seguridad en la circulación de los peatones, así como también se eleva la productividad económica de los comercios ubicados en estos espacios o lugares aledaños. En algunos casos, las mejoras comerciales permiten a estos sitios productivos elevar su competencia

al nivel de aquellos lugares en zonas periféricas donde se ubican las grandes superficies comerciales.

Otra ventaja que implica la aplicación de la peatonalización es que el modelo europeo, al tener un mayor auge que el norteamericano, logró incrementar la inversión pública en capital humano y social. Precisamente para desarrollar las infraestructuras en redes de comunicación y el avance económico sostenible. A la vez que se logra incrementar las aplicaciones de políticas públicas que favorezcan mejoras en la calidad de vida de los ciudadanos.

De acuerdo con Maldonado (2019), en algunas ciudades los planes de peatonalización arrojaron efectos positivos en cuanto a su eficiencia, economía y sostenibilidad para fines como la conservación del patrimonio. Esto se refleja en la conservación de espacios como edificios históricos, los cuales, se ven resguardados de factores contaminantes y estructuras urbanísticas cuya naturaleza y diseño son ajenos al conjunto patrimonial.

En cuanto a las ventajas de una adecuada peatonalización, este autor indica que el ahorro de combustible, tierra e infraestructura de caminos suele ser un punto destacable. Pues, los espacios se destinan a los peatones y ciclistas quienes demandan de menos espacio para la circulación que los vehículos más grandes, lo que se traduce en un considerable ahorro de recursos. Otro ámbito en el que se reflejan las ventajas son las relaciones y la interacción social que se ven promovidas desde estos nuevos espacios para el foro público.

Es importante resaltar el impulso del sentido de pertenencia y valor por la cultura en estos espacios destinados a mostrar los aspectos identitarios de una región dentro de un espacio de esparcimiento saludable. En este sentido, surge una nueva ventaja que se relaciona con la conservación del patrimonio histórico y el desarrollo urbano. Dado que al aislar ciertas zonas del tráfico automotor y sus emanaciones y vibraciones se contribuye, en gran medida, a la

conservación de los edificios históricos. Ello teniendo en cuenta que se evita la invasión de los espacios patrimoniales para otros fines.

De igual manera, cuando la peatonalización se desarrolla de forma adecuada, se produce un aumento del nivel de seguridad en estos espacios y quienes hacen vida en estos lugares, lo hacen de forma más libre y relajada. Otro aspecto positivo es el aumento del empleo, el valor de las propiedades ubicadas en las zonas gentrificadas y una mayor rentabilidad comercial por el atractivo que las mismas tienen por su ubicación dentro de estos espacios.

No obstante, Maldonado (2019) indica que cuando las políticas de peatonalización no están adecuadamente planificadas se pueden observar efectos negativos de variada índole. Por ejemplo, este autor indica que pueden darse desplazamientos de conflictos en las periferias de las zonas peatonalizadas cuando estos procesos no se acompañan por políticas adecuadas de tráfico. Cuando no existe una adecuada planificación también suelen manifestarse problemas de inseguridad en las horas en las que el comercio desciende en estos espacios.

En lo económico, algunos efectos negativos tienen que ver con los cambios en el uso de los suelos que, al tener la posibilidad de desarrollar la oferta residencial incrementan excesivamente los costos. Éstos sólo pueden ser accesibles para un reducido grupo de la población con un alto poder adquisitivo. Finalmente, Maldonado (2019) señala que los mayores efectos positivos de la peatonalización tienen que ver con la pedagogía urbana orientada al cambio cultural en materia de sostenibilidad del tráfico, así como de la reutilización de espacios urbanos para la proyección cultural e histórica.

Si bien una de las ventajas de la peatonalización es la disminución de la degradación en los suelos, también es cierto que se corre el riesgo de provocar el aumento del tráfico en las zonas aledañas; generando atascos en horas pico y un mayor consumo de tiempo, de combustible

para los conductores. Todo esto produce, a su vez, el desplazamiento de posibles compradores a otras zonas de la ciudad donde tengan un acceso vehicular mucho más cómodo.

Sanz (2014) indica que, en muchos casos, los efectos negativos no suelen ser a consecuencia del proceso de peatonalización en sí mismo sino por las políticas del uso de los suelos, así como de rehabilitación de los edificios patrimoniales y las políticas habitacionales. En muchas ocasiones estas políticas llevan a que la población tradicionalmente vinculada a los centros históricos sea removida, para dar paso a oficinas y espacios comerciales.

En muchas oportunidades, las políticas de peatonalización no siempre se traducen en beneficios principalmente enfocados a las necesidades del peatón. Desde sus inicios, solía verse que las estrategias en este ámbito buscaban, principalmente, crear anillos y otras rutas de acceso a los vehículos de tipo motorizados y la construcción de zonas de estacionamiento. El efecto final fue la disuasión de los desplazamientos de los peatones hacia las nuevas zonas gentrificadas.

Como puede percibirse, la clave que determina el acierto o desacierto de las políticas de peatonalización tienen más que ver con los objetivos para los cuales se destinan las mismas. Además de las estrategias de planificación que garanticen de forma adecuada una revitalización de los espacios con un claro beneficio para la comunidad. De igual forma, para el entorno geográfico. Esto dadas las repercusiones políticas y culturales que estas medidas tienen para el desarrollo sostenible de una región.

## **Derecho a la Ciudad**

### **Fundamentos**

La sociedad contemporánea, se ha visto beneficiada por los avances tecnológicos, económicos y sociales que han aparecido de la mano con la globalización. Sin embargo, casi en

la misma medida, estos avances trajeron consigo una serie de cambios a los cuales ha costado adaptarse. En ocasiones, esto impide la participación de los grupos sociales en dichos cambios y por el contrario los mismos se ven superados por un mundo complejo de percibir y en el que muchas veces, no es necesaria su participación por lo que se ven coartados sus derechos y oportunidades.

Las ciudades y lo que ellas representan, son consecuencia del movimiento de poblaciones en todo el mundo, ello como producto de esa búsqueda constante de mejores oportunidades para su subsistencia y que ha sido estudiada por muchas personas a lo largo de la historia. En esto, sigue existiendo un debate en cuanto al nivel de influencia que deben tener, ciudadanos y gobiernos en su mejora, evolución y mantenimiento. Autores como Henri Lefebvre han realizado estudios especializados para buscar respuestas y algunas otras interrogantes sobre lo que es la ciudad y cuál es el papel que tiene la sociedad en su composición y evolución. Asimismo, identificaron una serie de particularidades que hacen cuestionable el derecho que tienen los grupos sociales a formar parte de ella. Además de las atribuciones del estado para tomar decisiones sin considerar las mejores oportunidades para ellos.

Palero (2012), en su trabajo “El derecho a la ciudad según Henri Lefebvre: del libro al movimiento”, cita al autor mencionado al abordar que la ciudad “queda solo como objeto de consumo cultural para turistas y para el esteticismo, ávidos de espectáculos y de lo pintoresco. Incluso para los que buscan comprenderla cálidamente, la ciudad está muerta” (Palero, 2012, p. 86). Esto lo plantea como un efecto del neoliberalismo en la ciudad industrial. Por lo tanto, lo proyecta como una demanda, una exigencia de recuperación de esos espacios en los que se está perdiendo el encuentro de sociedades para el intercambio de conocimiento, que es una de las necesidades de la vida urbana.

Molano (2016) en su estudio “El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea”, analiza la postura de Lefebvre en cuanto a este tema y la crítica que realiza al capitalismo. Al mismo tiempo contrapone su postura al compararla con otros autores de la época y algunos más recientes. Durante su relato, el citado autor comenta la visión de Lefebvre sobre la ciudad y las consecuencias de la globalización en ella. Precisamente por el desplazamiento de los habitantes de las ciudades a zonas recónditas, un producto de la actualización de espacios históricos y sociales que solo quedan en poder del estado. Todo esto sin permitir la participación de la sociedad en ella. En este punto, es importante indicar la definición que da Lefebvre sobre el derecho a la ciudad (...) indicando que la misma es “el derecho de los habitantes urbanos a construir, decidir y crear la ciudad, y hacer de esta un espacio privilegiado de lucha anticapitalista” (Molano, 2016, p. 4).

Lo anterior se puede traducir en: igualdad de condiciones, de oportunidades y de la capacidad de participar en la toma de decisiones sobre el espacio compartido en la sociedad, es decir, un grupo de personas se encuentran residenciadas en un espacio urbano que no recibe atención, ni inversión en su mejora continua. Ello genera por parte del estado la desocupación de estos espacios para su renovación, en ocasiones, no es respetado el patrimonio y la infraestructura como simbología histórica de las ciudades. Esto deja relegada a este grupo de gente por lo que se ven forzados a buscar otras oportunidades de vivienda. Mientras que estos espacios renovados son ocupados por una nueva clase media que va a tener acceso a todas las oportunidades: económicas, sociales y culturales que representan el estar en la ciudad. Este puede ser un constante ciclo que no dejó de evidenciarse, entonces y que, de acuerdo con los filósofos, sociólogos y geógrafos, se continúa viviendo en la sociedad contemporánea.

Para Lefebvre, la ciudad es una proyección de la forma en la que las sociedades interactúan entre sí y que se ven representadas en el espacio. Por lo que tiene más importancia los cambios producidos en ellas, en los cuales, la sociedad no tiene injerencia. Pues es algo que les afecta directamente y que contribuye durante muchos años a incrementar el nivel de segregación. De acuerdo con Molano (2016), quien toma como referencia al filósofo francés, el constante cambio de las ciudades en manos de estados capitalistas influye directamente en la estratificación de la sociedad y como consecuencia, en generar espacios para aquellos que cuentan con más poder adquisitivo.

Como una consecuencia indica Molano (2016) que “al convertir la ciudad en un agregado de funciones separadas, el urbanismo moderno impedía una mirada de la ciudad como totalidad, lo cual dificulta el proyecto de realización de la vida urbana como construcción colectiva” (Molano, 2016, p. 7). Con esto, se limita la participación ciudadana en la construcción de una sociedad más humana que adecúe constantemente los cambios del terreno a sus necesidades más básicas, las cuales, están siendo dejadas de lado. El ser humano, tiende a procurar espacios en los que se pueda sentir pleno bienestar, donde las leyes y normas no se parcialicen a favor de unos sobre otros, sino que se prevalezca la igualdad de oportunidades en un espacio físico que sea prueba de ello.

La visión de derecho a la ciudad de Lefebvre constituye una manifestación y reflexión sobre los derechos de la sociedad, planteados desde una perspectiva integradora y no excluyente. Así, el proceso de industrialización que estaba teniendo lugar en las grandes ciudades, brinda una perspectiva desalentadora. Esto en cuanto al derecho a la ciudad se refiere. Debido a mayor apertura económica y tecnológica, se incrementaron las desigualdades de los grupos que formaban parte de las sociedades, los cuales, eran desplazados. Ello porque no tenían acceso a

todos los beneficios que traía consigo la reestructuración de la ciudad. Asimismo, el poder adquisitivo en mano de algunos pocos constituía una gran preocupación por parte del citado autor, debido principalmente a la pérdida de herencia histórica de las ciudades y al reemplazo de esa cultura por una moderna, la cual, no tiene memoria colectiva. Así pues, esta memoria terminaba dejándose de lado, su esencia más importante: el ser humano.

Todos estos planteamientos, muestran una cara del urbanismo global, que se encuentra cada vez más atento a los ingresos recibidos y repartidos a través del estado. Mientras que mantiene las necesidades de las sociedades que las ocupan en un segundo plano. Es en este sentido, que no solo Lefebvre, sino distintos autores han hecho un llamado para frenar un poco este tipo de desarrollo. Es preciso detenerse para evaluar el impacto que tuvo y sigue teniendo esta serie de cambios en la sociedad actual. De esta manera, se puede lograr una transformación positiva del entorno que desemboque en oportunidades para la participación y disfrute de las ciudades para todos por igual.

Por otro lado, existen rasgos económicos y culturales que promueven el movimiento de grandes masas de gente hacia la vida urbana. Ello motivado por la búsqueda de un mejor acceso a la actualización de educación y tecnología. De manera que les acerque cada vez más a mejores oportunidades de empleo. Es por ello, que Lefebvre (2017), plantea el derecho a la ciudad, como la lucha de esas clases sociales menos privilegiadas por tener igualdad de oportunidades y acceso a las sociedades urbanas que permita a su vez, generar estrategias de transformación social positivas.

En los años siguientes a las postulaciones de Lefebvre, distintos autores aportaron al campo del urbanismo y el derecho a la ciudad. Molano (2016) cita a tres principalmente: David Harvey (1935), Edward Soja (1940) y Ana Alessandri Carlos (1950). Esto con base en los

postulados del filósofo francés, que ven el derecho a la ciudad también como una oportunidad de lucha de las clases menos beneficiadas. Ello en pro de recuperar presencia en los espacios urbanos en los que tanto unos como otros, deben tener cabida.

Desde este enfoque, se plantea que la lucha de los ciudadanos por tener voz en el planteamiento de ciudad debe venir desde la planificación del urbanismo y no solo como una consecuencia de ello. Debe estar inmerso en la planificación del estado, la eliminación de diferencias y de clases sociales que no contribuyan con la participación de distintos sectores en el planteamiento de ciudad actual.

A través de este recorrido, se realiza el planteamiento de Lefebvre y la visión que tiene de la ciudad como punto de encuentro y no de exclusión. Ello dando un enfoque marxista a las condiciones que debe tener la planificación urbana para proteger el patrimonio histórico y renovar espacios. Esto sin dejar de lado los puntos de encuentro que deben existir entre los ciudadanos para su disfrute.

Asimismo, desde esta mirada y a partir del enfoque de distintos autores que apoyan y agregan postulados a su posición, es que se debate el derecho a la ciudad como una lucha. O bien como la resistencia de las clases sociales desplazadas y su búsqueda por la participación en las decisiones que inciden en su entorno, principalmente en las oportunidades laborales y de clases. A continuación, se plantea la resistencia desde los movimientos sociales que se han presentado para hacer valer los derechos a la ciudad.

### **Movimientos sociales: resistencia vecinal**

El derecho a la ciudad es el reclamo de una lucha contra el capitalismo y su forma de apoderarse del sistema económico, para tener predominio sobre las distintas clases sociales. Esta lucha, desde el punto de vista de Lefebvre (2017), constituía la defensa de un planteamiento en el

que todas las personas tuviesen participación sobre el planteamiento de ciudad y, por ende, disminuir estratificaciones que colocan en una situación de desventaja a quienes tienen acceso limitado a oportunidades económicas, de educación y avances tecnológicos,

Es entonces, con base en estas disposiciones, que se plantean movimientos sociales a lo largo de la historia para lograr acortar la brecha que existe entre el estado (adueñado de todas las condiciones bajo las cuales se toman decisiones de reestructura de ciudad y espacio) y las clases sociales que son producto de la estratificación que deriva del desplazamiento. Vargas (2015), plantea una serie de objetivos que tienen los Movimientos Sociales Urbanos (MSU) para lograr cambios significativos:

- 1) Lograr una ciudad para los residentes donde prime el valor de uso, 2) fortalecer la identidad cultural por medio del mantenimiento o creación de culturas locales autónomas, y 3) la búsqueda de un poder creciente para el gobierno local, la descentralización de los barrios y la autogestión urbana (2015, p. 31).

Por su parte, Hernández (2016) indica tres enfoques para basar los principales movimientos sociales que tuvieron cabida durante el siglo XX y que de acuerdo con ella, siguen vigentes en la actualidad: los dos primeros como parte de “la escuela americana, centrada en las oportunidades políticas, la movilización de recursos y los marcos interpretativos (...) se enfocó en procesos históricos de la ciudad” (Hernández, 2016, p. 22) en tercer lugar, enfocada en supuestos de microeconomía en la que “enfataron en la teoría de la elección racional y los incentivos selectivos” (Hernández, 2016, p. 22). Por tanto, de acuerdo con ellos, los fundamentos de aquellos movimientos sociales tienen su raíz en la historia de las ciudades, asociado a los procesos económicos por lo que atraviesan los países y que los llevan a establecer acciones que, realmente, no son en beneficio de toda la sociedad.

Sin embargo, esta serie de procesos que se han descrito hasta el momento, han sido solo el inicio de innumerables luchas sociales que son comunes en la sociedad contemporánea, pues los autores también involucran la lucha contra la segregación cultural, raza, género como un tema al que es importante prestarle atención ya que este tipo de estratificación puede estar delimitada por el espacio y por la connotación cultural que deriva del relacionamiento de unas clases u otras. Por lo que plantean necesarias las acciones de los grupos con más desventajas, para romper con los ciclos de desplazamiento e imposición presentes en los territorios.

Esta lucha no es solo civil, plantean que tiene que venir acompañadas por políticas públicas y que el estado debe tomar en cuenta distintos aspectos para su permanencia, sin embargo, plantean la participación ciudadana como una de las más importantes de ellas. En este sentido, se señala que “las formas de acción colectiva dependen de la relación Estado-Sociedad, por lo que el entorno político institucional es una variable clave para entender cómo, cuándo y con qué forma emergen los movimientos sociales” (Hernández, 2016, p. 25). Esto está estrechamente relacionado con la forma en cómo la sociedad se puede vincular con las instituciones. Precisamente para poder derivar en una lucha social con resultados tangibles en las políticas que rigen el entorno estatal, económico, social y cultural en el cual se desenvuelven.

La lucha social iniciada por muchos precursores como Lefebvre, se encarga de estudiar problemas estructurales que han sido evidenciados en postulaciones sobre el espacio, la ciudad y el derecho a ellos. A partir de un fundamento filosófico, sociológico, geográfico y político que permitan una concepción de las ciudades que debe ser un lugar de encuentro. De manera que se fundamente en una cultura que no sea la del desplazamiento de aquellas comunidades. Pues, cuentan con memoria histórica y son muy importantes para el crecimiento de las naciones. Contrariamente, se identifican inconvenientes estructurales que derivan en problemas culturales

y constantemente segregan a los grupos; convirtiéndolos cada vez en algo más heterogéneo y con menos derechos de acceso a las ciudades.

## Capítulo II

### **Peatonalización en los Espacios de Interés Históricos: Centro Histórico de Quito**

*Al pie del ruco y de la guagua*

*Nieblas y eucaliptos*

*Quebradas y chaquiñanes*

*Nace Quito*

(Napolitano, 2004)

Los espacios históricos de las ciudades a nivel mundial han sido testigos de historias, leyendas, memorias, las cuales dan sentido de pertenencia a sus habitantes y conforman una parte fundamental de sus rasgos culturales, sin embargo, estos espacios han experimentado diferentes procesos urbanos, entre ellos, renovaciones, transformaciones, intervenciones, entre otros. Modificando y teniendo una repercusión significativa en los usos del espacio y las relaciones con sus moradores.

Por tal razón el diseño de ciertas políticas en estos espacios urbanos y sociales constituyen el origen de diversos mecanismos que se despliegan con la intención de ordenar, capitalizar y transformar el espacio bajo parámetros de un modelo urbano moderno de ciudad. Uno de los mecanismos que ha tenido apogeo a nivel mundial para solucionar los problemas de accesibilidad, movilidad, contaminación y posicionar al peatón ante el uso del auto en los centros históricos es el proceso de peatonalizar las calles, sin embargo, su ejecución en algunos casos es inoportuna ya que al no tomar en cuenta las realidades socio culturales de cada zona los

resultados pueden alterar los espacios intervenidos, mostrando así que puede traer más complicaciones que soluciones prácticas.

Para esto a lo largo de este capítulo se hará el esfuerzo por construir una breve aproximación a la historia de Quito, tomando en cuenta algunos hitos históricos que fueron fundamentales para la configuración social de la ciudad. Así mismo se abordará desde una perspectiva crítica el fenómeno urbano en estos últimos años y sus incidencias en la toma de decisiones políticas que marcan acontecimientos significativos en la forma de relacionarse con el espacio. Por otra parte, se ahondará en las consecuencias que trajo consigo el proceso de peatonalización en el CHQ, que junto con los planes desarrollados a futuro por el ente municipal han ocasionado significativos cambios, los cuales describo y forman parte final de este capítulo.

### **Aproximación histórica de la ciudad de Quito**

Quito, actualmente es la capital de Ecuador, país situado en la parte sur del continente americano, conocido por estar ubicado en la mitad del mundo y por estar posicionado sobre la línea ecuatorial que divide el hemisferio norte del sur. Esta ciudad, es considerada la más antigua del continente y cuenta con una gama de riquezas naturales que durante siglos, han sido ambicionadas por grupos sociales que la han convertido en escenario de innumerables hechos importantes en la historia para el país (Luzuriaga, 2013).

Al respecto Ortiz (2004), indagando sobre los factores que convierten a Quito en una de las ciudades más importantes de América Latina, describe una serie de atributos que, gracias a su ubicación geográfica, le concede un territorio rico e importante. Pues todas las cualidades que poseía la hacían beneficiosa de “la abundancia y calidad de los recursos, la bondad del clima, la disposición de los caminos, la dirección de los vientos dominicales, la orientación de la ciudad con relación al agua y al sol” (Ortiz, 2004, p. 21).

Quito, no era, ni es actualmente, un territorio sencillo de explicar. Cuenta con un extenso territorio que se ha visto beneficiado por tener en sus distintos puntos cardinales, zonas montañosas que le han previsto de un vasto suelo con grandes oportunidades de explotación, pues se localiza:

Asentada en las estribaciones del volcán Pichincha, que se encuentra al occidente, algunas colinas a la ciudad por sus otros costados: El Panecillo (Yavirac) al sur, el Itchimbía (Anahuarqui) al oriente y San Juan (Huanacauri) al norte cumpliendo el papel de murallas (Ortiz, 2004, p. 24).

Por otro lado, Quito es una ciudad que cuenta con un suelo fértil, trabajado durante muchos siglos por los poblados que han estado ubicados principalmente en las fuentes de agua. Como bien explica Ortiz (2004), la ciudad era atractiva a quienes la habitaban en gran parte porque:

Su ubicación en medio de los Andes, a una altitud de 2.800 m, y a pocos Kilómetros al sur de la línea equinoccial, brindaba la posibilidad de cultivar dos de los más importantes productos alimenticios andinos: el maíz, bajo este nivel, y la papa hasta los 3.000 metros de altura (2004, p. 24).

Estas son las principales características geográficas que conforman la ciudad de Quito y que la hacen merecedora de distintas investigaciones, como la actual, con la finalidad de estudiar no solo su procedencia sino los procesos que ha atravesado especialmente desde el siglo XV (Luzuriaga, 2013).

En este sentido, se realizará un recorrido a través de su historia para detallar los hechos que han acontecido en esta ciudad desde el período prehispánico hasta llegar a ser la capital de la

República de Ecuador. Comenzando con el primer periodo mencionado Ortiz (2004), expresa que:

A pesar de que comúnmente se piensa que la ciudad de Quito se originó con la fundación española del siglo XVI, es necesario anotar que el lugar tenía una vieja tradición de ocupación humana. En lugares muy cercanos como El Inga, en el valle de Los Chillos, se hallaron una de las evidencias más antiguas de la presencia del hombre en el territorio de lo que ahora es el Ecuador, testimonios que se remontan al menos al año 10.000 A. C (p. 23).

En la historia de muchos países de América Latina, es muy común encontrar afirmaciones que posicionan la colonización como el nacimiento de muchas ciudades. Sin embargo, esta última es considerada la ciudad más longeva. Esto originado a las distintas evidencias que brindan resultados sobre la ocupación humana en el territorio.

Investigaciones arqueológicas modernas confirman esta temprana ocupación, pues en Cotocollao, en el norte de la actual ciudad, se descubrió un asentamiento del Período Formativo (1500 a.C.), en donde la población sedentaria vivía de la agricultura de la caza y de la pesca, al borde de una laguna (Ortiz, 2004, p. 24).

Para ese entonces, se ubicaba a la población cercana a los asentamientos de agua para desarrollar sus principales sistemas económicos y sociales (Luzuriaga, 2013). Ahora bien, éstos no eran solo los lugares poblados ubicados en el territorio pues “así mismo, dentro del actual Distrito Metropolitano de Quito son conocidos otros sitios, tales como Chaupicruz, La Florida, Chilibulo y Chillogallo, de diferentes períodos culturales aborígenes, que testimonian esta presencia continua por más de 12.000 años” (Ortiz, 2004, p. 24).

Sin embargo, existen mitos y creencias que se han explicado tratando de comprender la procedencia de una sociedad que tanto se ha estudiado, con el fin de conocer el origen histórico el cual ha llevado a lo que se evidencia actualmente de la ciudad y entender el fundamento de su desarrollo. Ortiz (2004) indica que, si bien por una parte están los descubrimientos arqueológicos “por otro lado, diversas tradiciones y leyendas hablan del antiquísimo origen de Quito” (Ortiz, 2004, p. 24).

Estos asentamientos tenían características de intercambio de mercancías y de relaciones culturales que permitían una interacción continua en todo el territorio para ese entonces, y que interconectaban, a la vez que reforzaban, sus sistemas económicos, sociales y culturales (Kingman, 2014). Dada la figura de comercio que existía en todo este territorio, “en pocos días de camino, se remontaba los dos ramales paralelos de los Andes y comerciantes llegaban desde ambientes subtropicales y tropicales, intercambiando productos en el dinámico mercado de Quito” (Ortiz, 2004, p. 24).

Se estima que “al parecer, a finales del siglo XV, los conquistadores incas provenientes del Perú habían llegado a la zona de Quito estableciendo un centro administrativo en este lugar, para controlar los territorios equinocciales incorporados a su imperio” (Ortiz, 2004, p. 24). El interés de la tribu Inca en el territorio de Quito no era solamente político ni surgió con el fin de alterar en gran medida la cultura existente. Pues, al llegar a un territorio no acostumbraban a realizar grandes cambios ni alterar los sistemas de producción.

Se dice que la conquista inca podría tener un doble propósito, por un lado, incorporar vastos territorios densamente poblados aptos para la agricultura, en donde sin grandes esfuerzos se producía en cantidad, pues no eran necesarios los

costosos sistemas de andenes o de canales de riego, imprescindibles en los Andes Centrales (Ortiz, 2004, p. 24).

Este descubrimiento para los Incas cobra gran importancia, ya que las principales fuentes de producción en ese territorio dependían del trabajo del suelo, lo que hacía imprescindible un sistema de llegada del agua efectiva para la agricultura y para su distribución entre los poblados (Luzuriaga, 2013). Esto dada su cultura de no transformar de manera abrupta otros poblados sino más bien el unirse a sus usos y costumbres para hacerlas evolucionar, “cuando los incas se establecieron en Quito, mejorarían los sistemas de aprovisionamiento de agua del lugar” (Ortiz, 2004, p. 25).

Así, el interés de los Incas no era netamente en el suelo y la producción: “tendrían una motivación religiosa para estas conquistas, pues adoradores del Sol, de donde aseguraban porvenir, para ellos era fundamental encontrar el lugar en donde el día y la noche duraban igual a lo largo de todo el año” (Ortiz, 2004, p. 24).

Con la llegada de los españoles, se inicia el período hispánico esto trajo consigo una serie de cambios que dieron lugar a la a la transformación de Quito a nivel político, social, económico y cultural (Kingman, 2014). En el inicio de este recorrido, se argumenta que “el primer español en navegar frente a las costas de lo que luego sería Ecuador fue el piloto Bartolomé Ruiz en el 1526. Se hallaba a órdenes de Francisco Pizarro” (Ortiz, 2004, p. 27).

Al momento de la llegada de Ruiz, el poblado Inca se encontraba en un momento complejo a nivel político ya que se encontraban enfrentados por el control del territorio de Quito, lo que permitió que dicha incursión extranjera, les resultara sorpresiva. Al respecto Ortiz (2004) indica:

Cuando se encontraban enfrentados militarmente los incas Huáscar y Atahualpa, por el control del Tahuantinsuyo, aparecieron los españoles al mando de Francisco Pizarro, quien aprovechó las circunstancias para apresar el 16 de noviembre de 1532 en Cajamarca al Inca Atahualpa, el triunfador de la contienda, quien después de varios meses de cautiverio fue ejecutado el 26 de julio de 1533 (p. 27).

Desde este instante, la ciudad comienza a tener una ruptura en el sistema que se había instaurado hasta el momento, para dar paso a un proceso de transformaciones del territorio y de las costumbres que sentaría las bases para la modernización de la ciudad. Para ese entonces, existía un contexto de concentración del poder en Quito, por lo que se estaban realizando reparticiones de territorio para gobernanza en nombre de la corona española en un entorno hostil para la población habitante del lugar (Kingman, 2014). En este sentido, Ortiz (2014) refiere lo siguiente:

El 6 de diciembre de 1534 Benalcázar llegó al sitio y estableció la nueva población. Procedió a posesionar a las autoridades de la villa de San Francisco, empoderándose 204 españoles como sus primeros vecinos. Dos semanas después, es decir, el 20 de diciembre se realizaba el trazado de la villa y se repartían los solares, (p. 29).

Por su parte, Kingman (2014) señala que, comienza de esta forma, una nueva etapa para Quito, en la que los españoles enmarcados en la conquista comienzan a tomar el control de tierras y repartir riquezas entre ellos, transformando paulatinamente su entorno. De esta manera, se inicia el proceso de mutación que identifica a Quito como una ciudad, tomando a la población

indígena bajo una figura impuesta de control y dominio que comenzaba a segregarlos en un estrato más bajo de convivencia (Kingman 2014).

Luzuriaga (2013) indica que paulatinamente, se instaura un proceso de transformación que influyó no solo a nivel político, sino a nivel ambiental. Pues, para los españoles los mecanismos utilizados hasta el momento para realizar sus trabajos de agricultura no eran compatibles con sus intereses. En este sentido, se da pie a cambios en el entorno, “descubiertas, pacificadas y controladas estas tierras, principalmente a través de establecimientos urbanos, se iniciaron inmediatamente grandes esfuerzos tanto por parte de los conquistadores, como de la Corona, para civilizar a los indígenas” (Ortiz, 2004, p. 31).

El acto civilizador por parte de la corona española inicia un proceso que desencadena en estratificación social. En el proceso, los indígenas se convertían rápidamente en una clase social con una calificación de plebe, bajo una figura de imposición de autoridad que debía adoctrinarlos. Kingman (2014). En este sentido, explica Ortiz (2004):

La necesidad de convertirlos a la fe cristiana y de reducirlos a vivir en policía, para adaptar y modificar sus estructuras sociales y económicas para aprovechamiento de los españoles y del sistema colonial, se impuso poco a poco, obteniéndose como resultado una estructura manejable basada en la explotación, pero con la pervivencia de un sin número de rasgos propios de la cultura sometida” (p. 31).

La corona española desestima el trabajo agrario y de suelos que se realizan hasta el momento por lo que “la economía de la Real Audiencia se sustentó, básicamente, en la producción y comercialización de los tejidos de los obrajes ubicados en el polo minero de

Potosí” (Ortiz, 2004, p. 31). Bajo la necesidad de centralizar el poder en Quito, y convertirla en el eje del dominio político, económico y social del territorio, la corona española inicia un proceso de innovación del territorio que apalancan el funcionamiento del Estado (Kingman, 2014).

Ortiz, indica que “a lo largo de casi tres siglos de dominación colonial, más de treinta edificaciones monumentales (templos, conventos, monasterios de monjas de clausura, conventos de recolección, iglesias parroquiales, capillas de devociones particulares, etc.) se levantaron en Quito” (Ortiz, 2004, p. 32). De acuerdo con esto se deja en evidencia la amplia influencia que tenía el dominio español en tierras quiteñas, pues dejando de lado el control Inca; instauran un sistema desconocido hasta el momento por los habitantes de las regiones americanas lo que da pie a la conformación de la República.

Los movimientos libertarios en las colonias españolas en América se iniciaron el 10 de agosto de 1809, con la proclamación en Quito de una Junta Soberana, independiente del poder español. Después de una cruenta lucha, la independencia de Quito se selló en la Batalla de Pichincha el 24 de mayo de 1822, cuando las tropas americanas al mando de Sucre triunfaron sobre las tropas realistas” (Ortiz, 2004, p. 53).

Estos movimientos revolucionarios, fueron los precursores de la independencia de Hispanoamérica, los cuales tenían proyectos unificadores que se basaban en colectivos que a su vez daban pie a una etapa de modernización. (Luzuriaga, 2013). Sin embargo, tal como lo indica Ortiz (2014):

Así, como las guerras de la independencia causaron un estancamiento en el desarrollo del país, la lucha por el poder en la República hasta pasada la mitad del siglo XIX, no produjo nada constructivo. Las obras públicas patrocinadas por el Estado, así como las inversiones privadas decayeron enormemente. En estas condiciones la vida urbana no fue más que una sucesión de sobresaltos y escaramuzas, en una sociedad en buena parte inmóvil (p. 53).

Los establecimientos para distribución de agua que durante tiempos de la corona española estaban beneficiando a unos pocos mantenían un amplio sistema de estratificación social que no permitía el avance y desarrollo de la sociedad. Una sociedad, previamente ocupada en el comercio se ve seriamente afectada por el estancamiento político, un panorama que no cambió significativamente durante mucho tiempo. Al respecto indica Ortiz (2004) que:

La situación de Quito no varió sino cuando la economía del Estado se ordenó y recuperó, y se consiguió una relativa estabilidad política. A partir de 1865, con el presidente Gabriel García Moreno se iniciaron ciertos cambios modernizantes en la ciudad, especialmente se mejoraron las calles y plazas del centro y en su arquitectura, al actuar profesionales europeos en el diseño y construcción de algunos edificios públicos, se introdujo un aire neoclásico que rompió con las tradicionales arquitectónicas provenientes del inmediato pasado colonial (p. 53).

La inclusión de aparatos modernizadores por parte del Estado trajo consigo, el impulso de Quito hacia un entorno globalizado y ya “a finales del siglo XIX la ciudad alcanzó cerca de 70.000 habitantes” (Ortiz, 2004, p. 54). Lo que, en parte, era producto de la concentración de poder en la ciudad.

La independencia hace que Quito se funde como el centro político del país: Después de pertenecer por pocos años al sueño de la Gran Colombia, creada por Simón Bolívar, en 1830 se conformó la República del Ecuador y Quito se ratificó como capital del nuevo estado (Ortiz, 2004, p. 53).

Más recientemente, considerando el lapso comprendido entre la década de los 40 del siglo pasado y primera del 2000, se propicia el llamado proceso de modernización en Quito. Especialmente, en el casco antiguo. Ahora bien, este proceso estuvo marcado por intereses particulares, siendo éstos que buscaban conformar un modelo hegemónico.

Es así como se inicia una serie políticas de conservación de monumentos que buscaban en cierto modo, conservar el estatus o los privilegios socioculturales de la élite imperante. No obstante, las políticas partieron de una génesis basada en el mercantilismo caracterizado por el aprovechamiento de los espacios con fines turístico o de arriendo de locales (Ortega, 2014).

Por otro lado, el “boom petrolero” de los años 60-70 trajo consigo un cambio en el panorama político, social y económico. Juntamente con la “reforma agraria” de 1964, se propició un aumento de la urbanidad. Ocurrieron grandes desplazamientos hacia las ciudades quienes pasaron a concentrar el grueso de las actividades económicas del país.

Para 1978, se declara a la ciudad de Quito como “Patrimonio Cultural de la Humanidad”, lo cual trajo consigo ciertos impactos en la forma de concebir la idea de un centro histórico. Esto porque se impuso una imagen de Quito la cual estaba en proceso de modernización para dar paso a una construcción social de ciudad histórica y patrimonial. De alguna manera, se busca desde la esfera gubernamental mantener la posición de que existe una preservación del legado histórico de la ciudad y en especial del centro histórico de Quito (Ortega, 2014).

Quito va presentando características cada vez más similares a las grandes capitales del mundo esto significa que se generan nuevas necesidades de cumplir con factores básicos como es el acceso a la igualdad, la movilidad, la caminabilidad y el disfrute de servicios públicos. Ello lleva un sinnúmero de políticas que ordenan, jerarquizan y administran la ciudad lo cual inicia lo que se conoce actualmente como Quito moderno que es considerada como “Patrimonio Cultural de la Humanidad”.

### **Fenómeno urbano: relaciones sociales y espacio**

Santuano (2016) explica que, la urbanización comprende un proceso tanto social como económico muy complejo. Esto, porque ya no solo se vincula con la migración social-urbana, muy común en muchos países industrializados y en vías de desarrollo, sino que también envuelve a procesos de cambios irreversibles en la producción y consumo de bienes y servicios. Asimismo, por la forma en la que los sujetos interactúan con su entorno.

El urbanismo constituye un fenómeno que a juicio de Fontán (2012) es, la expansión de la economía de mercado, la cual domina paulatinamente todas las áreas de la vida social dentro de la corriente de la globalización. Puede decirse que el mayor símbolo de la expansión capitalista fue el auge del urbanismo en las últimas décadas. El autor explica que en esta dinámica urbanizadora se desarrollan ciertos métodos cuyos efectos trascienden lo local y llegan a lo global, siendo la economía global un factor determinante en los procesos de urbanización. Asimismo, Fontán (2012) señala cómo la forma de la ciudad y su urbanismo, representan un poderoso indicador del orden social y de desarrollo.

Las dinámicas anteriormente señaladas dan paso a lo que el autor menciona como revoluciones urbanas. En ellas se trasciende desde la ciudad política hasta la ciudad comercial e industrial. Esto se tradujo en una reorganización de todas las fuerzas productivas en pro de un

mejor aprovechamiento de la mecanización y las tecnologías. Las dinámicas que gestan estos cambios en la reorganización señala Fontán (2012), también traen consigo la creación de espacios o hábitats locales con rasgos específicos, dando paso a sociedades urbanizadas como algo más que la simple aglomeración espacial de actividades y sujetos. De igual forma se apunta a los modos de relación entre los grupos que conviven en estos espacios.

Fontán (2012) señala que, actualmente en ciertos países, se vive una crisis del espacio público como consecuencia de las políticas de urbanización extensivas, excluyentes y caracterizadas por la privatización. Se perdió, en muchos casos, el derecho a la ciudad como democratización del espacio público. En otras palabras, el ciudadano perdió los derechos sobre el espacio público dentro de una dinámica moderna la cual delimita la vida en la ciudad como un producto. El espacio público queda como el residuo entre los edificios y las calles. La movilidad se sacrifica como derecho y la ciudad se convierte en una selva de concreto donde se tejen redes de relaciones caóticas entre el sujeto y el entorno.

Fontán (2012) expone que, estas interacciones sujeto-entorno se engloban en lo que se conoce como movilidad urbana y trasciende la noción de desplazamiento físico dentro de la ciudad. Se trata de una interacción entre personas, bienes y servicios a partir de infraestructuras específicas que dan forma y sentido a los espacios. Esta importancia que se le da a los espacios urbanos reside en el impacto que éstos tienen para las dimensiones económicas, políticas, sociales y educativas que involucra a quienes hacen vida en ellos

Es así como, según Fontán (2012), la ciudad se instituye como un espacio en el que se intersectan las relaciones entre los sujetos. Se trata de relaciones socioespaciales. Los asentamientos urbanos tienen nodos de actividades sociales interconectadas y en la medida en la

que este núcleo urbano logra establecer de forma armónica un mayor número de conexiones, más exitoso llega a ser.

Los elementos o nodos que conectan estas actividades e interacciones están presentes en los espacios físicos y en la infraestructura de las ciudades. Todo este conjunto influye en el nivel de eficacia del funcionamiento de las ciudades. A esta teorización, Fontán (2012) añade que existen dos espacios habitados por los sujetos, los materiales o infraestructurales y otro simbólico en el que tienen lugar los procesos cognitivos. Con todo esto se señala la complejidad que encierra el diseño urbanístico, precisamente, por los factores asociados en su configuración.

La relación sujeto-entorno la aborda Márquez (2009) quien explica que, la misma es de larga data. El diseño de las antiguas ciudades causaba inquietud en aquellos sectores encargados de tal labor. Desde entonces, siempre se tomaba en consideración el centro, destinado a la plaza pública como lugar de las principales edificaciones. Desde la antigua Roma, el diseño de las calles se hacía para facilitar el acceso a los peatones, principio que prevalece actualmente.

Para Márquez (2009) fue en la década de los 60 cuando el urbanismo comienza a adquirir dimensiones económicas, sociales y políticas. Se erigió como el estudio del ordenamiento en las urbes y con el tiempo se convirtió en materia de otras disciplinas vinculadas al estudio de las relaciones sociales, económicas y ambientales en un espacio urbano. Se trata, por tanto, de la disciplina que aborda una parte del desarrollo de las ciudades y, específicamente, estudia los hechos sociales y económicos que tienen lugar con la construcción de espacios habitables y la manera en la que estos afectan el desarrollo material y estético de dicho entorno.

Existen disciplinas, como el derecho que abordan el urbanismo como un punto de vital importancia y parte del estudio que hace de los hechos y fenómenos sociales. Desde esta disciplina Márquez (2009) considera que el derecho dota de una dimensión humana al

urbanismo. Pues, trabaja con el marco de vida de los sujetos que se afecta con las planificaciones y acciones que se toman sobre el espacio que estos ocupan. Por ello es importante una regulación jurídica de los objetos relacionados con tales procesos. A esta visión jurídica se incorporan dimensiones políticas, sociales, económicas y ambientales para tener en cuenta.

A su vez, para Márquez (2009), dentro de la dinámica social-urbana la caminabilidad constituye un elemento importante porque representa uno de los elementos de interacción directa del sujeto con el entorno urbanizado y, en última instancia, señala una clara relación entre el nivel de desarrollo de una ciudad. Con esta última idea concuerda Bezerra & Taipa (2004) al explicar que, el desarrollo sustentable de las ciudades pasa, entre muchos otros factores, por el planeamiento urbano. Esto se debe a que la cantidad de desplazamientos de los usuarios se traduce en una variación de los niveles de eficiencia dentro de la ciudad. En la medida en la que se priorice el desplazamiento peatonal mejor serán los niveles de consumo energético y ambiental. Esto también tiene un impacto sobre la salud de la población y la interacción de esta con el ambiente.

Este rasgo parece haberse perdido en algunas ciudades industrializadas, caracterizadas por la modernización y tecnificación de la vida cotidiana que ha modificado los patrones de interacción de los sujetos y su entorno. Esto ha propiciado, según Bezerra & Taipa (2004) la aparición de la obesidad como problema de salud pública, junto con otras afecciones asociadas a la contaminación del ambiente.

Todo esto lleva a la inserción del término “caminabilidad” dentro de los aspectos de la planificación urbana. En los países que toman en consideración este concepto dentro de la planificación urbana, se adecúan los espacios para el libre tránsito de peatones y bicicletas como medida para lo que la autora denomina como *traffic calming*. Sin embargo, en otros países estas

consideraciones son ignoradas, generando así condiciones de vulnerabilidad e inseguridad peatonal.

### **Plan Integral de Preservación y Embellecimiento del Centro Histórico de Quito**

El “Municipio de Quito” en el año 2018 conmemoró los 40 años de la “Declaratoria como Primer Patrimonio de la Humanidad” otorgado por la UNESCO. Este suceso se lo elogió con la presentación oficial del “Plan Integral de Preservación y Embellecimiento del Centro Histórico”, el cual tuvo colaboración del Gobierno Nacional, bajo la representación del Ministerio de Cultura, con el objetivo de posicionar al país como una potencia turística (Quito Informa, 2018). Lo que se busca con este plan es proyectar al Centro Histórico de Quito como único y original, en el cual se desarrolla una cotidianidad auténtica que lo define como centro cultural, pues se enlaza con las políticas antecesoras que han buscado conservar y proteger el desarrollo económico, el atractivo arquitectónico y dinamizar los espacios de esta zona.

En cuanto a las acciones integrales que tiene como finalidad dicho plan, están las siguientes, el control de ventas informales, la eliminación de grafitis, rehabilitación de bienes patrimoniales, organización de mingas barriales y la peatonalización de vías (Quito Informa, 2018). En líneas generales, este plan se propone mejorar la habitabilidad y la calidad de vida como elementos fundamentales para el sano desarrollo de un núcleo urbano como lo es el Centro Histórico y así abordar un conjunto de problemáticas que afectan no solo a los moradores de esta zona sino a la ciudad en general.

Una de las problemáticas más alarmantes para el cabildo quiteño es la mala calidad de aire que existe en el Centro Histórico. Según investigaciones de la “Secretaría de Ambiente del Municipio de Quito”, donde se buscó analizar los elementos que afectan y acrecientan esta contaminación, se pudieron reconocer los siguientes componentes, particulado PM2.5 el cual

emite los buses a diésel, dióxido de azufre que deteriora los bienes patrimoniales y monóxido de carbono producido por la alta tasa de automóviles (Quito Informa, 2018). Es por este motivo que la alcaldía de Quito elaboró el “Plan Maestro de Movilidad Sostenible”, con la finalidad de disminuir la contaminación ambiental y así mejorar la calidad de aire en el Centro Histórico. Este plan se aplicará simultáneamente con el “Plan Integral de Preservación y Embellecimiento del Centro Histórico de Quito”, los cuales tiene como primordial objetivo la peatonalización de vías como mecanismo principal para lograr los resultados previstos.

Con respecto a los objetivos que se desean lograr con el proceso de peatonalización se encuentran, disminuir los niveles de vibración, resguardar el patrimonio arquitectónico, optimizar la actividad comercial, reparar la calidad de aire, entre otros (Quito Informa, 2018). Además, la propuesta del proyecto se fundamenta de tal modo que la gente que transita en la zona cuente con soluciones tangibles al problema de movilidad que actualmente enfrentan, al fin de garantizar la seguridad y la libre circulación en el Centro Histórico. Al mismo tiempo se estará cumpliendo “con un compromiso mundial que asumió Quito con las redes de ciudades internacionales – C40 Cities, ICLEI, United Cities y Global Covenant of Mayors – de las cuales el DMQ es parte y dentro de ellas se ha posicionado como ciudad líder en la lucha contra el cambio climático” (Quito Informa, 2018. p 1).

Otro criterio que ha sido fundamental en el momento de posicionar a la peatonalización como proyecto ejemplar de la “Alcaldía de Quito”, es la alta caminabilidad que registran las personas en los 3.75 km<sup>2</sup> que conforman el casco colonial del centro de Quito, donde más de 282 mil personas de lunes a viernes y 310 mil visitantes los fines de semana transitan por sus calles (Quito Informa, 2018). Según Mauricio Rodas alcalde de la ciudad para ese tiempo, la peatonalización en diferentes ciudades del mundo ha dado resultados positivos, beneficiando a la productividad comercial y al mismo tiempo ayuda a la conservación de las edificaciones

patrimoniales. Esto se da como parte de una propuesta de movilidad para revitalizar el uso de los espacios peatonales en el CHQ.

De acuerdo con el plan de peatonalización establecido, se tienen previstas las siguientes etapas para su implementación. Socialización del plan, en donde, se establecen acuerdos con la comunidad y gremios, esta fase se acompaña de planes informativos, así como la preparación técnica y logística del plan, toda a la vez que se realiza el acondicionamiento de los espacios y la activación de las zonas de uso público. Campaña de comunicación de forma constante, la cual atiende las dudas y la creación de soluciones de posibles conflictos técnicos. Adicionalmente, se desarrolla la evaluación del equipamiento y de los recursos físicos, así como también se evalúan las posibles expansiones de las áreas peatonales.

El primer tramo para peatonalizar configuró las siguientes calles, la García Moreno incluyendo la Bolívar y la arteria principal del CHQ la calle Chile la cual consta desde la Cuenca hasta la Imbabura, esta intervención fue denominada “Paseo de las Siete Cruces” y empezó el 5 de enero del 2018, con una inversión aproximada de USD 400 mil (Quito Informa, 2018). El programa surge como producto de todo un proceso de diagnóstico que incluyó el abordaje de nociones primordiales dentro del análisis territorial en la escala ecológica ambiental, tales como, la morfología urbana, su geografía, la infraestructura y redes. Además de la movilidad, las dimensiones sociales y culturales, las dimensiones económicas y productivas, así como el estudio de las viviendas y asentamientos humanos junto con el patrimonio arquitectónico existente.

La proyección del “Plan de Peatonalización” de las calles del CHQ está a cargo del “Instituto Metropolitano del Patrimonio” que además de contar con su equipo de trabajo, cuentan con la ayuda y asistencia técnica de expertos de la “Agencia Española de Cooperación Internacional” (AECID) los cuales comparten sus experiencias de peatonalizar vías en otras

ciudades tales como Málaga y Santiago de Compostela. Los expertos aseguran que la peatonalización al principio tiene una fuerte resistencia pero que al pasar el tiempo es algo que no tiene marcha atrás, afirman que la ciudad de Quito va a ganar en calidad de vida y que no les perjudicará a residentes, comerciantes y transeúntes (Quito Informa, 2018).

Con respecto a los principios que estructuran el plan, se tiene que los mismos direccionen las conductas de las autoridades y ciudadanos involucrados en su aplicación, siendo algunos de ellos la libertad de desplazamiento, la equidad y solidaridad, la cuales garanticen el acceso de todas las personas a los servicios de movilidad, la inclusión de grupos vulnerables, la eficiencia entendida como costos óptimos para garantizar la sostenibilidad del sistema. El plan establece que, a largo plazo, se logre que la mayoría de los habitantes localizados en el área del Distrito Metropolitano de Quito tome en cuenta otros medios de transporte, valorando así las mejores opciones.

El mejoramiento de la salud pública comprende otro de los objetivos a lograr con el plan. Por lo que su consecución dependerá en gran medida de que se reduzcan los índices de mortalidad, accidentes de tránsito y disminuir el sedentarismo. A la vez que se promueve el desplazamiento a pie en condiciones adecuadas y seguras, así como disminuir las situaciones de estrés vinculadas al tema de la movilidad. Otro resultado que se persigue es la generación de un nuevo patrón cultural desde el cual la ciudadanía considere “inalienable el derecho a vivir en condiciones ambientales que se mantienen dentro de los límites de calidad generalmente aceptados” (Instituto Metropolitano de Patrimonio del Distrito Metropolitano de Quito, 2019, p. 58). Esta nueva mentalidad viene asociada al reconocimiento de una retribución económica para el mantenimiento de estos servicios recientes alcanzados por medio del plan. Esta cultura

también tiene que ver con el acatamiento de normas y valores para una nueva cultura ciudadana sobre la movilidad.

Otro de los principios esbozados tiene que ver con la responsabilidad compartida de la movilidad por todos los sujetos involucrados. Esto implica reconocer roles diferenciados con los que se apoya la misma. Como principio adicional se tiene la gobernabilidad y la responsabilidad social como elementos compartidos por las autoridades y la ciudadanía. Ello, en un proceso que debe fortalecer relaciones y niveles comunicativos propios de una sociedad equitativa. Finalmente, se incluye el principio del ambiente saludable como pieza importante para la medición de los alcances del “Plan Metropolitano de Movilidad”.

De acuerdo con el informe presentado por el Instituto Metropolitano de Patrimonio del Distrito Metropolitano de Quito (2019), el “Plan Maestro de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito” aspira a optimizar la movilidad de las personas en dicho entorno. Esto enmarcado dentro de unas condiciones eficientes, equitativas y óptimas para todos los actores involucrados. De este modo, se espera conseguir beneficios tanto económicos como sociales para quienes se asientan en su jurisdicción. Además, se establece una reducción de las demandas por traslados hacia el centro, con la creación de nuevas centralidades dentro de la ciudad. A su vez, también se incluyen estrategias que sean más amigables con el medio ambiente y así lograr reducir los niveles de contaminación vehicular y fomentar otros modos de transporte alternativos no motorizados, como es el uso de la bicicleta.

Entre los lineamientos estratégicos se tiene la aplicación de una jerarquía de prioridad en la circulación formada por el peatón, modos no motorizados, transporte público, servicios y mercancías. De igual manera, otra línea estratégica es garantizar que los ciudadanos conozcan sus derechos y deberes dentro de la aplicación del “Plan Metropolitano de Movilidad”. Algunos

ejes operativos apuntan hacia: (a) la optimización del sistema de transporte público, (b) promover condiciones para el desarrollo de formas de transporte no motorizado, (c) desestimular el uso de vehículos particulares, (d) desarrollar nuevas centralidades en el Distrito Metropolitano, (e) fomentar el uso de tecnologías electrónicas que reduzcan el número de desplazamientos físicos, (f) recuperar el espacio público del peatón, (g) mejorar la imagen urbana; (h) capacitar a las empresas privadas orientadas a la prestación de servicios públicos de transporte, (i) fomentar una nueva cultura de la movilidad (Empresa Municipal de Movilidad y Obras públicas: Gerencia de Planificación de la Movilidad, 2009).

### **Cambios en el Centro Histórico de Quito**

Vaca (2019) señala que, a pesar de las transformaciones trazadas en los planes de reforma y peatonalización con el objetivo de fortalecer y proporcionar un cambio radical a las dinámicas de los espacios del Centro Histórico de Quito, los problemas persisten y van en aumento, siendo uno de los más graves la extensión de casas abandonadas y la reducción considerable de la población desde principios del siglo XXI.

Por otro lado, Bravo (2018) indica que en las calles afines al Centro Histórico de Quito coexisten problemas de circulación y accesibilidad debido a los horarios ejecutados en la peatonalización, lo que ha generado molestias en los conductores y residentes (véase anexo 1). El representante de los comerciantes Ricardo Sánchez señala que la peatonalización de las vías traerá complicaciones al momento de querer ingresar al centro de Quito y sostiene que "se quiere convertir al Centro Histórico en una vitrina, para que la gente no vuelva. Primero hay que solucionar temas como la indigencia, el comercio informal y la basura" (García, 2018, p. 1). Algunos de ellos manifiestan que la medida más que facilitar el tránsito lo ha complicado,

sumando más tiempo a los periodos de tránsito y dificultando el desarrollo de sus actividades, considerando que no es momento correcto para hacerlo.

En su publicación, Quito Informa (2018) señala la postura del alcalde de la ciudad, Mauricio Rodas, quien se muestra optimista con los planes que siguen en marcha. Asimismo, destaca que, existe una disminución de las emisiones contaminantes en un 20 % sobre los niveles en años previos, al igual que ocurre con el ruido. Sin embargo, esto se da solo en la zona del casco colonial y alrededores, ya que en los barrios aledaños del CHQ tales como, el Tejar, la Tola, San Marco, Mama Cuchara, entre otros, la situación se ha complicado.

La peatonalización ha sido uno de los cambios más significativos en los últimos años en el CHQ, “nueve tramos de vías como la Venezuela, García Moreno, Chile, Espejo, Sucre, La Ronda y la Imbabura cuentan con una plataforma que nivela la calzada con la vereda, y que permite la libre circulación priorizando al peatón” (Jácome, 2019, p. 1) (véase anexo 2). No obstante, las medidas parecen insuficientes. Dado que en las horas nocturnas estas zonas se vuelven peligrosas, sin mencionar la caída en las ventas de los comercios en el lugar por la falta de transeúntes. La propietaria del restaurante San Ignacio, la señora Roció Guerrón ubicado en la García Moreno, se refiere que a partir de que la calle se volvió peatonal la inseguridad aumentó en un nivel significativo, comenta que después de las 19:00 pm el CHQ pasa a transformarse en un pueblo fantasma (Romero, 2018).

A todo esto, se suma una reducción considerable de personas que trajinan en el centro, perjudicando directamente a los comercios locales que registran pérdidas significativas, debido a que los puntos de acceso se han vuelto caóticos. Para Mesías Guanín, “quien atiende un local situado en la intersección de las calles García Moreno y Sucre, no es una opción mantener el local abierto pasadas las 18:00. No hay gente desde esa hora. Solo los borrachitos empiezan a

pasear por aquí” (Romero, 2018). Todo esto potencia el incremento de la delincuencia, la imposibilidad de acceder al CHQ y la nula movilidad que se tiene en las calles peatonalizadas. Se debe agregar que el vallado impuesto alrededor del Palacio de Carondelet, el cual está de manera permanente dificulta aún más el día a día de quienes hacen vida en el CHQ (véase anexo 3).

Los planes pensados y ejecutados por parte de la municipalidad han promovido diversos procesos que han complicado las relaciones sociales entre los vecinos, transportistas y transeúntes. Uno de los argumentos más concurridos entre los comerciantes, es que debido a las cercas y vallas las cuales están colocadas para que se cumpla la peatonalización, la policía, los bomberos y ambulancias no pueden ingresar al llamado de emergencias, dando así un problema que aún persiste sin dar ninguna solución (Romero, 2018). Al igual que en el desarrollo de las obras de las plataformas únicas y alcantarillado se pudo evidenciar que, por falta de información de estos planes y una carente socialización del proyecto por parte del ente municipal, existió descontento de la población.

Otro de los cambios que afecta directamente a la gente que vive en CHQ es el acceso al transporte público. El “Municipio de Quito” procedió a realizar un estudio de movilidad, una vez examinados los resultados se decidió que el transporte público no podía seguir circulando por sus rutas ya establecidas, esto con acuerdo a la visión de la ciudad, el Municipio de Quito, y el “Plan de Movilidad”. Por lo cual, cambiaron completamente las rutas de transporte público las cuales tuvieron un rechazo en la población ya que estas rutas no estaban pensadas ni planeadas para la gente. El mencionado plan reconoce que se le debe brindar un tratamiento privilegiado al peatón y consagra un sistema de circulación peatonal, sin intervención del tráfico motorizado. En base a

dicho principio, fue aplicada la peatonalización parcial en la calle Venezuela, por lo que el transporte público se eliminó completamente de esta vía (Quito Informa, 2018).

Según Angélica Arias, quien es directora del “Instituto Metropolitano de Patrimonio” (IMP) en el área patrimonial, el problema se centra en que los residentes eventualmente deciden salir del sector. Los números del IMP demuestran que anualmente el 2% de los habitantes del Centro Histórico se mudaron a otros lugares. Ello se debe a la carencia y problemáticas en movilidad, medioambiente, inseguridad y la falta de espacios verdes. Estos son problemas que, de acuerdo con el IMP, desmejoran la calidad de vida en el Centro Histórico de Quito. Esta es una realidad que se busca cambiar. La pregunta es ¿bajo qué parámetros se lo está ejecutando?

Con el propósito de modificar la realidad del centro de Quito, en otras palabras, hacerlo mucho más atrayente para que la ciudadanía se anime a vivir en ese lugar, el IMP diseñó varios ejes de trabajo. Uno de ellos fue resaltar los emprendimientos vinculados con los sabores y las tradiciones del centro. El plan establece diversos incentivos tributarios para las actividades económicas que desarrollen los temas vinculados con las artesanías, gastronomía y los saberes ancestrales. Lo que se deseaba era conseguir un efecto detonante para los cambios dentro del centro y que se transformaran en una referencia para atraer la inversión privada y también inmobiliaria. Sin embargo, el resultado no fue próspero, ya que al tener peatonalizadas las vías a los comerciantes se les complicaba la descarga de los insumos, perjudicando así a sus negocios (véase anexo 4). Elena Galágarra residente del CHQ menciona que “ponen unas multas altísimas por el parqueo para descargar. El cerrar la circulación de vehículos no fue estudiada técnicamente” (Romero, 2018, p. 1).

Alcanzar una movilidad sostenible es un cambio y un reto para el cabildo quiteño, por lo que convencidos en sus análisis y sin tomar en cuenta la opinión de la ciudadanía, siguieron en

marcha los trabajos para peatonalizar todo el centro histórico, sin tomar en cuenta los reparos que esta tendría. La última medida se adoptó para restringir las horas de tránsito de vehículos en la calle. Según el director de la “Agencia Metropolitana de Tránsito” (AMT), Julio Puga menciona que “habrá horarios para peatones y para el paso de los vehículos. Es decir, hay una peatonalización parcial que entre semana será de seis horas (de 10:00 a 16:00) y los fines de semana de 12 horas (de 08:00 a 20:00)” (Romero, 2018, p. 1). Por el otro lado se encuentran los comerciantes del sector, los cuales se sienten engañados ya que este horario nunca se cumplió y se dio paso a una peatonalización permanente.

También se proporcionará asistencia técnica en el ámbito del rescate de edificaciones patrimoniales y se formará un programa de arrendamiento de viviendas en el que participen los actores de la empresa privada, además del Municipio y el Gobierno Central, para esto de igual forma no se tomó en cuenta los criterios de los moradores del CHQ. Ahora bien, no sólo eso sucedió en ese tiempo, sino que también se deterioraron las edificaciones. Su clasificación como patrimonio tuvo dificultades debido a las intervenciones por modernizar y administrar los predios. Adicionalmente, otro de los inconvenientes es que existe un bloqueo en la venta o el uso alternativo de los bienes patrimoniales de propiedad pública o religiosa, los cuales contienen 5.000 mil predios aproximadamente. Ello se debe a una fuerte intención para la conservación de los bienes. Esto limita los alcances de transformación de los distintos sectores (Romero, 2018).

La peatonalización no es el único proyecto que ha cambiado las dinámicas sociales del CHQ, juntamente con este se incluyen, la construcción del metro, corredores culturales, la adquisición de taxis y nuevos buses biarticulados eléctricos. Igualmente se incluyen planes de saneamiento de los ríos al sur de la ciudad por medio de plantas de tratamiento de aguas residuales que, además, generarán energía eléctrica. Estos planes son detallados por Jácome

(2019) cuando remarca la importancia de promover las actividades culturales en las horas nocturnas, garantizando la seguridad para los turistas que se acerquen al Centro Histórico de Quito. El diario señala que la alcaldía ha aplicado propuestas para la recuperación de espacios y un mejor aprovechamiento de la peatonalización de la zona con actividades culturales, las cuales no tienen la acogida adecuada por problemas ya antes mencionados.

Tras estas decisiones y los cambios bruscos que han surgido en el CHQ los ciudadanos en un ejercicio libre e independiente y preocupados por la situación, se han organizado bajo grupos, colectivos, gremios, entre otros, para señalar su molestia y realizar acciones al respecto. Para el mes de julio del 2018, los integrantes del “Colectivo Defensa del Centro Histórico de Quito” solicitaron la eliminación de la peatonalización. Para ello argumentaron que “hemos consultado con los dueños de cerca de 400 locales comerciales y la mayoría coincide que, a partir de la inauguración del Paseo de las Siete Cruces, las ventas bajaron” (Romero, 2018, p. 1). Debido a ello, varios comerciantes de diferentes sectores se sumaron a las protestas, elaborando consignas, pancartas, plantones, entre otros, pronunciaron su descontento por la peatonalización de vías (véase anexo 5).

### **Consecuencias de la Peatonalización en el Centro Histórico de Quito:**

Sobre el proceso de peatonalización Ortega (2014), explica en su estudio que, desde los últimos 50 años, el gobierno ecuatoriano emprendió una serie de políticas orientadas a la conservación y renovación de zonas urbanas. Estas estrategias tienen un notable impacto en los diferentes sectores involucrados. En este proceso han emergido actores que han operado bajo el interés de establecer un nuevo modelo hegemónico orientado en la centralidad histórica, bajo políticas de conservación monumentalista que faciliten el mantenimiento de los privilegios

sociales y culturales. Sin embargo, desembocan en una mercantilización que favorece a intereses privados.

En el proceso de demarcación de los espacios patrimoniales que conforman el Centro Histórico de Quito, se han construido, de forma natural y progresiva, conceptos de identidades y atributos disonantes con el proyecto identitario dominante. Las actividades condenadas a esta categoría disonante son: los vendedores ambulantes, las ferias en zonas abiertas, el flujo de ciudadanos migrantes y de indígenas, entre otros.

Dentro de este proceso, ha resultado altamente controversial la peatonalización de la Av. 24 de mayo, la cual limita el centro histórico con los contornos en los que conviven las zonas campesinas, obreras y urbanas. Para este caso puntual, el proceso de reordenamiento urbano ha sido administrado “a través de mecanismos simbólicos, selectivos, y de control social que el ámbito institucional legítima bajo discursos que articulan modernidad y tradición, progreso y protección patrimonial” (Ortega, 2014, p. 26). Es en este punto, en el que se desdibujan las líneas que dividen el interés por la patrimonialización, la segregación social y simbólica.

Una de las consecuencias de este proceso de peatonalización es que el mismo focaliza la atención en las estrategias bajo las cuales se asume la representación de la sociedad. Esto por medio de la reproducción de modelos jerárquicos y valores hegemónicos que obedecen a los intereses de grupos particularmente ligados al turismo. Ello en menoscabo del interés de la colectividad para la cual se promueve, públicamente, la importancia de un cambio.

Entre las ventajas del proceso de peatonalización progresiva del Centro Histórico de Quito, se destaca el redescubrimiento que se hace del mismo como fuente de ingresos comerciales y con alto valor histórico, cultural, vecinal y como espacio de acogida a migrantes nacionales y extranjeros. La visión que se tenía de este espacio cambió por los diferentes

procesos de transformación progresiva en los años 70. En esta misma época, las acciones se orientaron a la descongestión de esta zona, la cual fue señalada como consecuencia de las acciones de los migrantes, comerciales informales, gente en situación de calle y demás actores que trajinan en el centro.

Ahora bien, detrás de este proceso de peatonalización se filtró el deseo de manejar un concepto de espacio vanguardista que excluía los matices culturales propios del mismo Centro Histórico de Quito proyectando así una imagen más acorde con los ideales de desarrollo bajo políticas urbanísticas que están alejadas de la realidad social del CHQ. Como puede verse, el proceso de peatonalización que ha venido desarrollándose no ha estado exento de críticas por sus consecuencias en lo que a la exclusión social y cultural se refiere.

Las intervenciones urbanísticas, las represalias hacia las/os comerciantes informales, y la reubicación de los mercados del sector, configuran medidas de control que se establecen con la intermediación de políticas urbanas y patrimoniales: la representación del “deber ser” de la ciudad, y la escenificación estetizada de lo que se debe recordar, se establecen a través de procedimientos que, como hoy, desarticulan gran parte de las formas de vida y las dinámicas de la población (Ortega, 2014, p. 39).

Es probablemente la consecuencia más negativa y resaltante de todo el proceso, la contradictoria medida de reconstruir el patrimonio histórico. Toda vez que se legitiman prácticas de exclusión social que parecen mantener la tradición de estimar los valores sociales hispánicos. Esto antes que las características identitarias propias latinoamericanas ha invisibilizado los procesos de mestizaje, bajo el principio de “perpetuar” raíces históricas.

En su recorrido histórico sobre lo que han sido las políticas de reacondicionamiento urbano del Centro Histórico de Quito, la autora señala la legitimación de dos principios contradictorios e inconexos, tales como la modernización y la tradición, con los efectos negativos para las políticas de inclusión social real dentro de la sociedad quiteña.

Sobre las consecuencias negativas, la autora indica que, en muchas oportunidades, se han implementado políticas de desalojo dentro de los espacios del Centro Histórico de Quito. Especialmente desde las últimas décadas del siglo pasado. Esto representa otra contradicción que encaran los procesos de rehabilitación de dichas zonas pues, sus propios habitantes, al ser de bajos recursos, son expulsados de las mismas.

Esto se explica a raíz del advenimiento de las políticas neoliberales, bajo las cuales se dio apertura a los procesos de reforma urbana en la zona del casco colonial de Quito, a las empresas, quienes actuaron bajo principios de privatización como elementos fundamentales. Limitando con ello el papel del estado y privilegiando los intereses económicos antes que los derechos sociales y culturales de los habitantes de la zona.

A través del llamado turismo cultural y la búsqueda de rentas inmobiliarias que arrojan como resultado la expulsión de la población mayoritariamente empobrecida de la ciudad, “el patrimonio se descubre como mercancía. Este hecho marca el paso de la ciudad de las transacciones y los servicios establecidos alrededor de la vida social, a la ciudad en venta” (Ortega, 2014, p. 49). Todo esto revela las auténticas intenciones políticas y sociales detrás de estas reformas urbanas y que difiere mucho de un auténtico reconocimiento de “el otro” dentro de la identidad quiteña.

Es evidente que la práctica de las reformas urbanísticas aplicadas en el Centro Histórico de Quito presenta profundas contradicciones con lo que Oviedo (2014) señala como la esencia de

la conservación de los espacios históricos. No se trata de conservar solo el patrimonio edificado sino de mejorar la calidad de vida de todos los sujetos que entran en acción dentro de estos escenarios y que son, en última instancia los auténticos propietarios de estos espacios. Para Ortega (2014), las obras de reforma urbanística en el Centro Histórico de Quito solo están orientadas para favorecer los intereses de grandes inmobiliarias, sectores involucrados en el turismo e inversiones de capital extranjero, excluyendo así a los sectores menos favorecidos económicamente.

Otra de las consecuencias negativas señaladas por la autora es que, en medio de estos escenarios de cambio, durante la última década del siglo XX el Centro Histórico de Quito ha pasado por periodos en los que se ha percibido como un entorno inseguro dentro del imaginario social. Esto se debe a que dentro de la transición originada por los procesos de reforma urbana; dicha zona fue punto de actividades tales como la prostitución, indigencia, ventas de productos con nulo control sanitario, entre otras.

Un ejemplo de esto comprende el cierre que se hizo de los locales destinados al trabajo sexual en la zona del casco histórico de Quito. Esto trajo consigo como consecuencia que una gran parte de la población que laboraba en estos centros pasará a ocupar los espacios de las calles aledañas a barrios tradicionales del CHQ para poder continuar ejerciendo su actividad. Solo con el paso de los años, estas trabajadoras sexuales han sido reubicadas en otros espacios contiguos.

En el caso de la reubicación del terminal terrestre “El Cumandá”, la misma provocó efectos negativos para los comercios y los mercados del sector. Otro caso fue la peatonalización de la calle “La Ronda”, la cual quebrantó la dinámica de los moradores de la zona. Esta invisibilización de realidades sociales para la construcción de otras más atractivas viene a ser una contradicción que para Cabrera (2018) significa un centro histórico que refleja la historia vivida

y los sujetos que lo han recorrido. Se trata de una conjugación en tres tiempos: pasado, presente y futuro en donde no se niega, ni se oculta la alteridad, porque la misma también es parte de la identidad.

Estas circunstancias aceleraron el proceso de reordenamiento de los espacios, lo cual se ha extendido hasta la primera década del siglo XX. Principalmente con medidas de segregación espacial, social y simbólica apoyados en discursos que abogan por la búsqueda y mantenimiento de un orden social y la construcción de la ciudadanía:

Las políticas patrimoniales (orientadas al mercado, al monumentalismo o al turismo), al ejercer el papel de “manuales” abocados a la producción de un patrón cultural y urbano unívoco, muestran ineficacia al momento de constituirse en mediadoras dentro de escenarios de conflictividad social, o al instante de generar procesos de diálogo o debate que vayan más allá de generalizaciones criminalizadas hacia otros patrones económicos y culturales, y hacia sus modos de ocupación del espacio (Ortega, 2014, p. 52).

Es evidente que dentro de los planes de reforma no se contempla la solución a los conflictos sociales que han emergido. Pues, las autoridades responsables no se han interesado por un proceso de inclusión verdadero. Ello trae consigo la generación de unas narrativas criminalizadas en las que se distinguen a quienes pueden hacer vida en los espacios reformados (las élites y sectores de poder) y quienes no (los sectores populares).

Cabrera (2018) señala que, en la actualidad, el Centro Histórico de Quito sigue mostrando problemas que obstruyen su potencial como centro histórico y que se relacionan con lo expuesto por Ortega (2014). Adicionalmente, se encuentran otros factores como la prioridad que aún tiene el tráfico automotor y el desarrollo de la economía informal y terciaria. En este

sentido, la citada autora indica que múltiples problemas tienen que ver con variables demográficas, accesibilidad, articulación de espacios públicos para el uso de visitantes y habitantes.

Otro de los problemas señalados ha sido la disminución poblacional en el Centro Histórico de Quito. Esto desde la última década del siglo XX, como consecuencia del desplazamiento de sus habitantes originales a otras zonas. Un rasgo importante es que la población que reside en el lugar es de edad adulta lo que genera necesidades urbanísticas específicas para el uso de los espacios. Otra variable demográfica que se encuentra dentro de esta problemática es el alto índice de desempleo que se manifiesta en la población de esta zona y su falta de identidad con los espacios que habitan.

A mediano y largo plazo, la baja densidad poblacional se agudizará convirtiendo al Centro Histórico de Quito en una zona en riesgo de abandono y vulnerable a la delincuencia y la pérdida de su trajinar. Actualmente, la prevalencia de actividades de tipo comercial y administrativo se encuentra circunscrita al horario laboral desde las 8 am a 7 pm de la noche. Esto provoca que en las horas nocturnas se muestran pocas actividades, generando inseguridad y delincuencia.

En cuanto al tema de la movilidad, Cabrera (2018) señala otra problemática: la alta afluencia de transeúntes junto a diferentes medios de transporte en zonas caracterizadas por calles estrechas. Además de aceras reducidas, relieves pronunciados y fuertes declives en el terreno afectan la caminabilidad en la zona. Tampoco existe una organización en la movilidad de los actores que en esta área hacen vida, la alta congestión vehicular y la variedad de unidades de transporte que entorpecen el tráfico peatonal. Todo esto conlleva otros problemas: ruido, contaminación aérea e inseguridad para los peatones.

La deficiente peatonalización no permite enlazar adecuadamente los espacios públicos, lo que focaliza las actividades en horario diurno y descuidan el horario nocturno. También se encuentra la deficiencia de áreas verdes, presencia de personas en situación de calle y la marginalidad, así como la ausencia de inmobiliario urbano que apoye la caminabilidad de las zonas.

Prevalece el uso inadecuado de los espacios, llegando a notarse zonas en las que el uso es excesivo y otras en las que se subutilizan ciertos espacios. Del mismo modo, la limpieza urbana no es la adecuada para la recolección de la basura y el mantenimiento de una imagen del Centro Histórico lo cual lo hace deficiente y un generador de enfermedades. Ante este panorama, se divisan muchos temas pendientes para llevar a feliz término un proceso de peatonalización que por naturaleza no está exento de controversias. Esto tal como lo expone el Diario El País (2016) al reseñar los mismos procesos en las capitales de Alemania, España, Francia o China.

La peatonalización como proceso que introduce toda una marea de cambios en las ciudades arroja problemáticas en su desarrollo, que se vinculan con el quebrantamiento de un status quo. Particularmente en los actores involucrados que reclaman sus derechos para su permanencia y ejercicio dentro de los espacios considerados públicos.

### **Capítulo III**

#### **Caso de Estudio**

*Lo local tiene hoy vida y la comunidad es un nervio de ello*

(Perea, 2006)

A lo largo de este capítulo se presentará el marco metodológico utilizado para la presente investigación, en donde se detalla las ventajas, y el instrumento de recolección de datos. Además, se expondrá los orígenes y razones del colectivo, se presentará el análisis de los datos recogidos

de las entrevistas realizadas a moradores del CHQ y a miembros del “Colectivo Defensa del Centro Histórico de Quito”. La idea consiste en cruzar las opiniones y contrastarlas con los capítulos anteriores, ponderando en una solución tangible; surgida principalmente de las apreciaciones de los actores que hacen vida en el CHQ. Análisis cualitativo

### **Marco Metodológico**

En el caso de la siguiente investigación, se ha privilegiado el uso de la metodología “Investigación Acción Participativa”, por las dos siguientes razones fundamentales. La misma permite la expansión del conocimiento y genera respuestas concretas a las problemáticas planteadas, bajo el enfoque cualitativo.

El desarrollo de esta metodología tiene su principal representante el sociólogo Orlando Fals Borda quien profundizó sus estudios en comunidades campesinas aplicando la investigación acción investigativa, dejando contribuciones importantes para el desarrollo de esta y la define como, una vivencia necesaria para progresar en democracia, como un complejo de actitudes y valores, y como un método de trabajo que dan sentido a la praxis en el terreno.

En cuanto al instrumento para recolectar la información, se escogió la entrevista semiestructurada a los actores que normalmente hacen vida en el Centro Histórico de Quito por una u otra razón. En primera instancia, se tiene a los moradores del CHQ entre los que se cuenta a: comerciantes, visitantes y transeúntes (véase anexo 6). Adicional a este grupo, se tiene a los miembros del colectivo “Defensa del Centro Histórico” (véase anexo 7) quienes vienen desempeñando un papel activo en la salvaguardia de los derechos de los quiteños a su ciudad y en particular, a su centro histórico. De manera que se consultarán a quince (15) moradores y a (15) miembros del colectivo. Esto para establecer un contraste y poder así obtener un panorama más acabado de la realidad que envuelve a la problemática social que se desea abordar.

## **Colectivo Defensa del Centro Histórico de Quito**

### *Formación*

Al hacer referencia a un Centro Histórico “vivo”, se debe resaltar el problema de las personas que habitan dentro del mismo y de sus alrededores, los cuales están en una situación de emergencia, y ninguna institución encargada hace algo al respecto (Defensa del Centro Histórico de Quito, 2019). Así, para el año 2018 vendieron una idea de un proyecto que iba a traer beneficios para la ciudad, el cual se trataba del proceso de peatonalización.

No obstante, el problema se presentó debido a que esta idea no se socializó ni se organizó de forma correcta. En el desarrollo de dicho proceso muchas personas fueron engañadas utilizando información falsa. Además, nunca se cumplieron las promesas de orden y trabajo en equipo, con los moradores, ofrecidos por el Municipio (Buitrón, abril 2019).

Para el 2019, a un año de iniciado dicho proyecto, para hacer frente a los pésimos resultados de dicho proyecto, debido a que la autoridad sólo imponía y no se contaba con un plan de movilidad, la comunidad decidió juntarse creando un grupo el cual lo denominaron “Colectivo Defensa del Centro Histórico de Quito”. Esto para exigir que la peatonalización fuese eliminada o plantear soluciones alternas ya que el centro se volvió un caos por lo que ni amigos, moradores, clientes, podían tener acceso al CHQ (véase anexo 8).

### *Objetivos*

Dentro de los objetivos del Colectivo de Defensa del CHQ se encuentra, exigir a las autoridades que analicen el problema profundamente y no que se dediquen solo a cumplir planes impuestos por entes internacionales. Lo que se demanda es que se tomen en cuenta las diversas realidades del CHQ y se pueda aprovechar sus condiciones en un disfrute de la ciudad.

Lo antes expuesto se lleva a cabo para que los moradores que viven en el Centro Histórico de Quito, no se vean en la obligación de abandonar sus bienes a intereses de grandes inmobiliarias. Debido a que dichas empresas únicamente tienen como objetivo convertir al Centro Histórico de Quito en una potencia turística bajo parámetros que sean rentables para quien organiza la ciudad. También se exige a los funcionarios del Municipio que verifiquen con sus propios ojos si el proyecto es un éxito, a que caminen por las calles del CHQ, especialmente de noche y que observen como los locales comerciales se encuentran vacíos y abandonados (Defensa del Centro Histórico de Quito, 2019).

### *Ejes de trabajo*

Las herramientas de organización del colectivo son: invitación a asambleas vecinales en dónde se trata la situación y en la cual cada persona puede manifestar sus inquietudes y plantear posibles soluciones que son debatibles (véase anexo 9). Además de la creación de un perfil de Facebook, en la cual pone énfasis a los problemas derivados de la peatonalización y se desmitifica ciertas ideas convencionales que se tiene del CHQ, representando así a los vecinos como actores principales que tejen ese Quitó “vivo” (Buitrón, abril 2019).

### *Acciones*

El colectivo en asamblea comunitaria el año 2019, hizo un pedido para exigir la apertura de las calles García Moreno y Venezuela. Ello con el fin de ayudar a que se tenga más movilidad y evitar el caos vehicular y el abandono que se vive a diario. Pero esto no fue escuchado.

Debido a ello, se acudió al periodismo impreso, radio y televisión. Sin embargo, algunos de los medios radiales sin ética profesional, colaboraron para que se continuarán y terminarán los contratos (peatonalización) de la nueva alcaldía. De esta manera se evidenciaron los problemas que afectan al CHQ en la televisión (véase anexo 10) y en distintos medios (Buitrón, abril 2019).

Por otra parte, se debe considerar que el colectivo tuvo diversos acercamientos a instituciones y autoridades respectivamente autorizadas para hacer un cambio. Después de varias sesiones al parecer no hubo un compromiso real por las autoridades competentes. Por lo que el colectivo deduce que este es el momento en el que se debe visualizar aún más los inconvenientes que estaban viviendo. Para esto el colectivo organizó un grupo de personas encargadas en varios puntos centrales como seguridad, turismo, comercio, movilidad, accesibilidad, los cuales son grupos de trabajo que permiten mantener informada a la comunidad y dar a conocer de forma adecuada las consecuencias de estos proyectos además de proponer soluciones tangibles en cada uno de los puntos antes mencionados. Además de discutir y visualizar como en otros países del mundo se han efectuado estos planes y sus formas de implementación, sacando como conclusión que el actual proyecto impuesto por el IMP no cumplía con las formas urbanísticas adecuadas para una implantación en el CHQ (Defensa del Centro Histórico de Quito, 2019).

De igual manera, se pidió a las personas a emitir su opinión por medio de la página de Facebook y compartirlo para tener un alcance mayor. El colectivo por decisión unánime acotó estas disposiciones y propuso que el colectivo debía configurarse de forma jurídica para que así sus observaciones tengan un peso significativo a la hora de tomar una decisión. Por lo cual se extiende la invitación; haciendo llegar el comunicado a barrios aledaños, a la directiva de los centros comerciales del ahorro, a organizaciones de vendedores ambulantes, a los mercados y otros colectivos preocupados por la situación del centro (Buitrón, abril 2019).

### *Aportes*

Luego de todas las acciones realizadas se logró que se escuchara la voz del colectivo y se está a la espera de un diálogo directo y sincero donde se exponga de manera clara las posiciones tanto de las autoridades como de los vecinos (Buitrón, abril 2019). Tras varias reuniones e

invitaciones a diferentes representantes de barrios, dirigentes de mercados y a la sociedad en general, se forjó nuevas relaciones de ayuda y de cuidado, las cuales permitieron tener no solo una visión en el sentido político de las problemáticas que afectan al CHQ sino más bien humano entre los diferentes actores que conviven en el espacio, permitiendo así tener una visión mucho más amplia y profunda de las problemáticas y retos que acontecen en el CHQ.

### **Análisis e interpretación de los resultados**

De acuerdo con los factores culturales, arquitectónicos y urbanísticos de una ciudad se erige una forma de interacción y conexión de los seres humanos en un fenómeno interesante y contradictorio al cual se denomina peatonalización. En el caso del Centro Histórico de Quito, existen diferentes contradicciones en el proceso de organización y gestión de este aspecto anteriormente referido. Por un lado, las instancias regulatorias gubernamentales organizan los procesos de regulación vial y peatonal para el acceso de estos espacios. Mientras que, por otro lado, los peatones que son los principales beneficiarios de estos procesos muchas veces son quienes menos participan en los procesos de toma de decisiones que estas regulaciones promueven.

En el análisis e interpretación de los datos relacionados con este aspecto en el Centro Histórico del Ecuador, se analizan los principales criterios que, desde los peatones y los miembros del “Colectivo de Defensa del Centro Histórico de Quito”, han proporcionado para un análisis más abarcador de esta reconfiguración urbanística. Se estructuraron dos entrevistas, una de ellas dirigida a 15 moradores o peatones que transitan este espacio social y la otra dirigida específicamente a 15 de los miembros del “Colectivo de Defensa del Centro Histórico de Quito”. La estructura de las preguntas son las mismas a fin de alcanzar una unidad de percepción en los

aspectos generales de las contradicciones y beneficios que ha incidido el proceso de la peatonalización.

Se analizan los resultados de manera integrada, con la finalidad de establecer un debate teórico práctico de los diversos fenómenos que implican el objeto estudiado. La primera pregunta del análisis de los resultados estuvo direccionada a conocer el tiempo en que los entrevistados visitan o transitan el centro histórico. En esta pregunta, se pudo especificar que la totalidad de los entrevistados ya sean visitantes o vecinos de estos espacios manifestaron un intervalo de 10 y 20 años transitando o visitando este lugar. Inclusive se resalta el ejemplo de algunos de ellos, quienes reconocen que han estado toda su vida radicados en esta parte de la ciudad y transitando sus alrededores. El período de tiempo analizado en esta pregunta evidencia que son personas que han tenido una apropiación del espacio demarcada, lo cual permite, valorar su criterio potencial en tanto fueron testigos de los cambios desarrollados en el espacio.

Indiscutiblemente esta primera pregunta revela el sentido de apropiación que realizan los individuos del espacio social urbanístico. A pesar de las correctas intenciones de los marcos legales para organizar el fenómeno de la peatonalización, existe un criterio válido de estas personas que son quienes le han implicado una significación determinada a la percepción de los valores culturales que se legitiman en el espacio del Centro Histórico. De manera que el lapso que se analiza en el grupo analizado constituye un elemento sólido para tener en cuenta los criterios que se pueden emitir para organizar al fenómeno de la peatonalización.

La segunda pregunta está referida a la apreciación del centro histórico teniendo en cuenta su devenir en el tiempo. En este sentido se puede advertir que los encuestados se refieren a este espacio como un contexto lleno de recuerdos, memorias y afectos. A pesar de ser un espacio de significación para quienes viven y transitan en él, es válido resaltar desde el criterio de los

entrevistados que resulta un lugar donde ocurren diversas problemáticas que provocan la distorsión de los aspectos perceptivos referidos anteriormente.

De esta manera, algunos de los encuestados plantean que independientemente de los valores estéticos de este espacio de la cultura ecuatoriana, existen determinadas problemáticas como la delincuencia y la inseguridad que atentan contra el patrimonio referido. A todos estos aspectos se unen el desorden y la falta de protección por parte de las instancias gubernamentales de las estructuras como una manera de sembrar una percepción de insalubridad en muchas de las zonas de estos espacios.

La peatonalización del Centro Histórico de Quito está relacionada con muchos aspectos que revelan una apariencia en ocasiones correcta y en otras incorrectos de acuerdo con los entrevistados. La intención de análisis de la pregunta número tres en la que se discurren las polémicas y problemáticas que los propios peatones identifican en este proceso. En ello interviene la masividad y desorden de los negocios ambulantes, la distribución de los negocios de manera inadecuada, la falta de estrategias de cuidado y limpieza del espacio, así como las condiciones que propician la mendicidad e insalubridad.

Estos son aspectos importantes que son reconocidos por los propios peatones y que a la vez resultan focos importantes de atención a la hora real implementar este tipo de organización urbanística por parte de las instancias gubernamentales. Desde este punto de vista, los referentes analizados por Sanz (1998) refieren que cuando son nulas las políticas generales de tráfico esto trae como consecuencia el desplazamiento de los conflictos hacia los bordes del territorio peatonalizado (Sanz, 1998).

Además de todo ello también se identifica la falta de políticas de evaluación y seguimiento de los procesos, teniendo en cuenta los niveles de satisfacción de los peatones y los patrones de cuidado al espacio social de interacción.

Desde los referentes anteriormente analizados se precisa que la peatonalización posibilita a generar cambios de uso de suelo, teniendo como aspecto esencial el desplazamiento del uso de residencial lo cual promueve el acrecentamiento de oportunidades de alquileres, precios de domicilios y especializándose en las tipologías por el aumento de las ventas y las ventajas residenciales (Santamaría, 2013).

La pregunta número cuatro está relacionada, con la valoración de los cambios realizados por las autoridades en los espacios peatonalizados. Se manifestó por parte de los entrevistados el origen de contradicciones en una serie de eventos propiciados por la “Declaratoria de Patrimonio Cultural de la Humanidad”, el “boom petrolero” y el proceso de modernización. Con la buena intención de conservar los valores auténticos de espacios determinados, también se catalizan procesos que pudiesen haber sido perfeccionados con la intervención el criterio de los peatones cómo principales beneficiarios de estos espacios.

La falta de estrategias de organización de los diferentes componentes que intervienen en el proceso genera a la vez manifestaciones de hacinamiento que terminan en alta incidencia delictiva por parte de la población en territorios de dimensiones pequeñas. Estos análisis se corroboran desde los referentes teóricos que se pueden citar a continuación.

Lo planteado por Casado (2010) en el sentido de que las ciudades surgen como un fenómeno generado por los propios seres humanos. De manera que, al haber una reestructuración del orden social, necesariamente esto va a repercutir en la conformación del espacio urbano. Las intervenciones urbanas que ha tenido que pasar el CHQ tienen su origen con una serie de eventos

que le han dado forma a los problemas actuales. Así, la declaratoria de “Patrimonio Cultural de la Humanidad”, el “boom petrolero” y el proceso de modernización trajo consigo un interés especial volcado hacia la conservación de los espacios. No obstante, también se plegaron situaciones como la alta incidencia delictiva producto de la concentración de la población en un reducido espacio. Asimismo, las políticas implementadas parecen no estar dando los frutos esperados (Anzano, 2010).

Los argumentos de los entrevistados muestran que el Centro Histórico de Quito se convirtió en un lugar donde la delincuencia se incrementó significativamente y, por tanto, el nivel y las condiciones de vida cambiaron en el sector. La inseguridad se vuelve uno de los principales problemas a los que se enfrentan en el CHQ.

De igual forma, refieren que la desorganización que se presencia hace que el desplazamiento en el lugar sea más complejo. En general, el acceso representa otro de los grandes problemas que afronta este lugar. Todo lo anterior tiene grandes consecuencias prácticas para el desarrollo del Centro Histórico de Quito; haciendo que este lugar pierda su esencia. Esto al impedirse el acceso al mismo por razones de desorganización e inseguridad; afectando el ingreso al mismo de extranjeros y de los mismos habitantes de Quito (véase anexo 11).

En la última pregunta del primer instrumento aplicado se trabaja las principales acciones más indicadas para optimizar los espacios y mejorar la calidad. Aunque en este sentido es válido aclarar que las mayores declaraciones de los informantes estuvieron direccionadas a un conjunto de problemáticas sobre las cuales se debe dirigir la acción inmediata de las instancias de gobierno para perfeccionar el proceso de peatonalización. En un primer momento se aluden diferentes percepciones alrededor de la distribución de los espacios en función del comercio y el turismo.

Esta como otras actividades, propician un contexto en el que no existen garantías de seguridad y al mismo tiempo se produce un alto índice de peligrosidad tanto para los propios ciudadanos de la capital como para los visitantes. Desde estos referentes se precisa que la peatonalización está derivada de la homogeneización de las actividades comerciales, después de concluidas las actividades comerciales, al no existir actividades complementarias organizadas, la sensación de seguridad disminuye (Machín, 2015).

Al mismo tiempo, dicha desorganización del espacio incluye las limitaciones en los procesos comunicativos de señalización e información de las diferentes calles peatonalizadas. Los aspectos más indicados para optimizar los espacios y mejorar la calidad del proceso de peatonalización requieren específicamente concertar espacios y políticas de transformación con los actores sociales implicados en todo el proceso, como es el caso de los peatones que no son beneficiarios directos de este asunto. son muchos los desafíos que tiene el proceso de la peatonalización en el Centro Histórico de Quito, en gran medida se debe analizar el tratamiento oportuno a la degradación social, las diferentes alternativas para controlar los comportamientos incívicos.

Unido a todos estos elementos anteriormente referidos todavía sigue haciendo imprescindible una reconstrucción del espacio y de los procesos de peatonalización desde los siguientes aspectos. La reconfiguración del mobiliario urbano, las áreas verdes, alternativas de juego y accesos a personas con discapacidades físicas. constituye esencial en tanto forma parte de los recursos esenciales que posibilitan fomentar el bienestar y la interacción entre los ciudadanos y los visitantes.

La eficacia de la peatonalización se debe dirigir a no homogeneizar la accesibilidad, sin tener en cuenta los aspectos colaterales que ello implica, sino más bien promover una perspectiva

integral de confluencia de cultura, historia, costumbres, arquitectura, entre otros aspectos que subsisten como parte de la apropiación territorial (Santamaría, 2013).

El proceso de peatonalización en el CHQ evidenció un sin número de críticas, según las distintas respuestas dadas por los moradores del lugar. Un porcentaje minoritario resalta que estos procesos de peatonalización en la vialidad sí tienen consecuencias positivas en la práctica, pero la mayoría de los entrevistados no concuerda con ello. Las críticas de este porcentaje mayoritario han hecho ver de este proceso, un tanto ineficaz y que ha incrementado o favorecido en el aumento o la aparición de otros problemas.

Una vez analizadas las especificidades que se pueden advertir en la peatonalización y su complejo proceso, es posible advertir que los centros históricos y específicamente el de Quito constituyen lugares simbólicos y distintivos de las ciudades. En el objeto de estudio analizado existen diversas contradicciones que manifiestan la complejidad del fenómeno de la peatonalización. En un primer momento esto atenta con el decrecimiento de la población de estos espacios sociales.

La historia e innumerables cambios en el centro provocaron que el lugar sea hoy, el sitio de acogida de muchos migrantes tanto internos como externos, que buscan mejoras en su calidad de vida. Allí donde se pueda acceder a fuentes de trabajo, educación, vivienda y acceso en general a distintos servicios públicos. Sin embargo, este derecho resulta estar cada vez más amenazado ante las deficiencias que manifiestan la mayoría de los entrevistados. Todas las personas que hacen vida en este espacio deben ser consideradas para la producción y reorganización del espacio, pues resulta ser un espacio de trabajo y hogar, por tanto, las políticas orientadas a sus necesidades.

Involuntariamente el centro de la ciudad comienza a ser víctima de los fenómenos del abandono y la inseguridad de acuerdo con la ineficacia de las políticas de seguimiento y concepción de apropiación y cuidado de los espacios. De acuerdo con lo que describen estas personas, la colocación de vallas, son innecesarias ya que generan problemas de movilidad y accesibilidad (véase anexo 12). Al constituir un espacio público y valorar la movilidad peatonal se olvida en ocasiones de la información y recursos esenciales que no solo son promover un mayor beneficio económicos y turístico, sino cultural y de apropiación de los espacios por parte de los visitantes y ciudadanos.

En el caso concreto del CHQ se ha perpetuado un afán de preservar los monumentos transformándolos en edificaciones culturales y/o del gobierno, a lo que se suman las políticas de preservación desde patrones rigurosos en las construcciones de la vivienda (sin patrocinio económico ni flexibilidad para los dueños de propiedades y residentes). Ello ha traído consigo una especialización de sus funciones, situación precaria de la vivienda y con esto una pérdida considerable de los habitantes de ese contexto.

Los procesos gentrificadores en el fenómeno de la peatonalización el Centro Histórico de Quito manifiestan un resultado de un ensamblaje económico y político determinado que promueve diferentes procesos relacionado con movimientos sociales y domiciliarios por parte de los moradores de estos contextos. Asimismo, a nivel sociológico se puede advertir una reconfiguración de las relaciones de clases el contexto citadino en el quehacer denota una serie de mecanismos y formas de interacción material, psicológica y simbólica. De esta manera el contexto analizado se puede apreciar desde las notables acciones para la concientización gubernamental de reactivación y recuperación del estatus urbanístico en el patrimonio cultural.

Indiscutiblemente las principales polémicas en el proceso de la peatonalización están relacionadas con diversos rasgos del mecanismo gentrificador. Por tal razón se requiere un análisis inclusivo de los diversos sectores y grupos poblacionales que posibilitan el equilibrio de un espacio social que se revaloriza y transforma dentro de una realidad global.

Frente a estos fenómenos es inevitable lidiar con las concepciones modernas de concebir la ciudad como un producto cultural comercial independientemente de los aspectos cotidianos que componen los grupos sociales que les dan valor a estos territorios. Inclusive con el fenómeno de peatonalización se activan determinadas normas y alternativas gubernamentales que violentan los derechos y voluntades de los sectores más vulnerables de los espacios peatonalizados. Al tener una concepción de tránsito diferente, se activan los mercados inmobiliarios con todos los procesos de exclusión que implican las propiedades y sus beneficios comerciales.

Una de las intenciones fundamentales que parten del mecanismo gentrificador reside en la rehabilitación de las diferentes capas del tejido urbano. Esto permite analizar este fenómeno no sólo vista desde la restauración de la arquitectura domiciliaria, sino que propone la institución de un contexto multicultural dentro del corazón urbano que se sitúa en las territorialidades de los valores de la historia. Indiscutiblemente esto da lugar a un debate en torno a los factores que afectarían de mayor o menor forma a los sectores menos favorecidos en la reconcepción vial. Esto incluye procesos de gentrificación condicionados por las políticas públicas y el mercado de las propiedades domiciliarias.

El fenómeno urbano presente en la mayoría de las capitales de los países del mundo es el crecimiento demográfico, el cual, también atañe a Quito. En este sentido, los habitantes de la zona también se manifestaron frente a los cambios que para algunos no son positivos. A pesar de que el CHQ cuenta con una belleza que pudiese ser explotada para el desarrollo productivo.

Tanto la inseguridad como la deficiencia en el aseo para los que hacen vida en el lugar constituyen problemas que asedian a este espacio situado en la capital del país latinoamericano.

El Centro Histórico de Quito se caracteriza por ser representativo en la historia de la capital ecuatoriana, célebre por los acontecimientos que tuvieron lugar en este espacio, además de lo significativo que es para la cultura. A pesar de lo anterior, las condiciones actuales según lo manifestado por los entrevistados revelan una realidad preocupante.

El CHQ se inserta dentro del proceso que se conoce como fenómeno urbano. Todo esto por factores que vienen concatenados con el derecho a la ciudad. La búsqueda por un mejor lugar para vivir termina siendo para muchas personas su principal orientación. Por ello, la llegada de muchos migrantes a la ciudad y en especial, al Centro Histórico de Quito. Sin embargo, en la medida que se acrecienta la población que reside en el mismo, los problemas de accesibilidad y movilidad se elevaron. La producción en el espacio resulta importante de mencionar por el hecho de que se presencia desorganización en el lugar. Por ello la implementación de planes como el que corresponde al proceso de peatonalización para proveer al lugar de mayor organización en ese sentido.

De modo que la gentrificación desde los procesos analizados en el contexto estudiado requiere de mayor atención a la calidad medioambiental como aspecto esencial en la revitalización urbanística que promueve el rescate del patrimonio intangible de la ciudad. De modo que no puede existir un proceso de peatonalización de conformidad con los propios peatones en tanto no responde a sus intereses y no se tiene en cuenta los principales aspectos que velan por los mecanismos de seguridad ciudadana.

Aún existen diversas estrategias en las que las instancias gobernadoras pueden dirigir un perfeccionamiento del proceso. En gran medida sustentado en el criterio de los principales

beneficiarios de este bien público que a la vez resulta un valor cultural. Aunque es notoria la intención gubernamental de peatonalizar y gentrificar el lugar con la intención de aumentar el valor de las propiedades del lugar y mejorar las condiciones de este, no sólo vale la intención de potenciar el comercio turístico y componente habitacional, sino que más bien se requiere consultar con los líderes de opinión a nivel peatonal que permitan impulsar una ciudad más inclusiva desde el fenómeno del aprovechamiento del espacio.

Las intenciones de implementar un proceso de peatonalización de los contextos que resultan “Patrimonio Cultural de la Humanidad” en los distintos Centros Históricos de los países en el mundo no resultan un trabajo sencillo debido a la contaminación y las mismas acciones de los transeúntes. Todo ello está relacionado con la búsqueda de su preservación y mantenimiento de las estructuras.

A pesar de todas las ventajas que podría representar el plan de preservación y embellecimiento para el Centro Histórico y para los ciudadanos que hacen vida en este espacio; las condiciones presentes en él hacen que su crecimiento como centro turístico, comercial y de vivienda se vea amenazado a condiciones no favorables. Dentro de este proceso algunos de los entrevistados manifiestan que deben ser consultados antes de realizar cualquier modificación en este, sobre todo por el respeto al sentido de pertenencia que tienen del lugar.

A pesar de las ventajas y beneficios que para algunos entrevistados resultan los diferentes planes implementados, éste constituye un grupo minoritario. La mayoría de las respuestas se orientan a críticas que pueden ser catalogadas como negativas con respecto a los cambios que experimentan.

Estas críticas relacionadas con la falta de políticas públicas a desarrollar para el mantenimiento del lugar se unen con la falta de resultados positivos que se evidencian en la

realidad de las intervenciones realizadas por las autoridades. Las mismas solo se dirigen a la parte turística sin tener en cuenta otros lugares que necesitan ser intervenidos para su rescate. También refieren que las vallas que se colocaron resultan antiestéticas y las señalizaciones son escasas. Los planes implementados perjudican a los locales tradicionales que forman parte del comercio de esta zona. La intervención realizada por las autoridades no son las apropiadas y esto ha traído como consecuencias que la calidad de vida en los barrios se vea disminuida. Los habitantes se han tenido que adoptar forzosamente a cambios que no le son favorables.

Estos planes de acción de las instancias gubernamentales responsables han traído incertidumbre en virtud de que no se sabe cuáles son las intervenciones para realizar además se suma que su ejecución tampoco es clara para los habitantes, trabajadores y transeúntes de este lugar. Todas estas intervenciones según el Colectivo trajeron como consecuencia de lo anterior, más caos y confusión que a su vez también tiene un impacto negativo en otras áreas. Al verse desmejorada las condiciones en las que se encuentra el CHQ muchos habitantes que residen aquí, tomaron la decisión de migrar, lo que afecta indiscutiblemente al lugar.

De hecho, el cien por ciento de los entrevistados refieren que no fueron consultados para la toma de decisiones. Esto en cuanto a la ejecución de los diversos planes. Asimismo, las ideas de transformación no guardan relación con la realidad social que concierne al CHQ; dándole prioridad a los museos e iglesias como el principal atractivo turístico. Se le da prioridad total al turismo como actividad principal en el CHQ desde un mecanismo de “turismo implantado” por grandes compañías que ponen sus visiones en los beneficios financieros. Esto roza con la implantación de un centro elitista siguiendo un modelo europeo de ciudad moderna. La política urbana que estaría desarrollando en estos proyectos sólo obedece a intereses puramente económicos de los grupos inmobiliarios y del sector turismo para lograr la privatización del

lugar, sin determinar el carácter público de todos los aspectos que componen el territorio desde las veredas y cuadras.

Se fragmentan los imaginarios sociales y las políticas culturales de concepción de una ciudad marcada por visiones estereotipadas que dispersan el valor de los atributos culturales latinoamericanos. No puede haber una revalorización del lugar en tanto que las autoridades no se han hecho corresponder en su totalidad con el respeto a la concepción histórica que se tiene en la mente de las personas cuando se menciona al CHQ. No se puede pretender convertirlo en un lugar netamente turístico. Uno de los aspectos que se debe impulsar desde la comunicación son las campañas que vayan encaminadas a pensar nuevas formas de habitar el espacio. Unido a todo ello sigue siendo necesario un estudio socioeconómico del Centro Histórico que permita tener una propuesta que tome como factores el tránsito en el sector, los planes de seguridad y de vivienda.

El “Plan de conservación y embellecimiento del Centro Histórico de Quito” según lo manifestado por los moradores del lugar debe tener como principal objetivo, resolver los problemas actuales del centro. De modo que permita entender la dimensión del lugar y así poder inculcar valores de cuidado tanto en lo social como en lo arquitectónico. Asimismo, debe ser prioridad para las autoridades, la consulta permanente de los planes a ejecutarse en el lugar y no dejarlos excluidos en la toma de decisiones. Pues, ellos son los que se verán afectados en cualquier decisión que sea tomada. La resistencia a los cambios se presenta quizás por el hecho de que se quiere implementar un plan que no guarda relación alguna con realidad social, económica, política y cultural que se vive en el lugar.

En todo plan de peatonalización o control del tránsito, requiere dársele prioridad a la vida de los barrios; mejorando así las condiciones en las que estas se encuentran, proveyendo a estos

de accesibilidad, seguridad y movilidad. De modo que se permita reactivar el Centro Histórico y relacionar a los peatones con sus diversas raíces culturales. No resulta pretender tener una visión de “ciudad boutique”, sino más bien incentivar el fenómeno peatonal como un recurso vivencial de la historia, la cultura y el patrimonio. El enfoque de todos estos planes debe ir orientado hacia el rescate de la memoria como mecanismos de preservación y arraigo cultural.

Todo plan que incida a lo social debe sustentarse en estudios profesionales y técnicos claves antes de tomar cualquier plan de modificación. La realidad social debe estar presente al momento de cualquier toma de decisión en cuanto a los proyectos que se quieran implementar.

### **Conclusiones**

Los procesos de peatonalización en el contexto latinoamericano constituyen un mecanismo que incide en las formas de organización, convivencia y administración del espacio. En el caso del Centro Histórico de Quito ha sido un proceso con diferentes contradicciones que han posibilitado la gestión científica de la presente investigación para analizar las diferentes problemáticas relacionadas a ello. De este modo la presente investigación se ha enfocado en analizar las diferentes dimensiones de la defensa colectiva frente a los procesos de peatonalización y reorganización de los diferentes espacios que a partir de las instancias gubernamentales se activan para impulsar este proceso.

El Centro Histórico de Quito fue considerado por la UNESCO como “Patrimonio Cultural de la Humanidad” y para que haya sido considerado así, se tomó en cuenta tanto el patrimonio tangible como intangible. Este lugar contempla cultura, tradición, costumbres que caracterizan a un pueblo. Pocos son los países que conservan tradiciones y costumbres autóctonas que derivan de generación en generación. Declarar a un bien tangible o intangible

como “Patrimonio Cultural” requiere aplicar políticas públicas que posibilitan cuidar y hacer del espacio lo mejor posible.

En un primer momento se analizaron los diversos planes de peatonalización que se han desarrollado en el contexto latinoamericano a fin de identificar procesos y contradicciones de estos. Esto posibilitó una ubicación de las principales experiencias obtenidas en la resignificación y reconfiguración de la vialidad peatonal como proceso generador de la gentrificación. A su vez, el estudio posibilitó identificar los principales elementos relacionados con los componentes y actores fundamentales que intervienen en la toma de decisiones de este tipo de procesos. Sin lugar a duda cuando se habla de peatonalización en el Centro Histórico de la Ciudad de Quito se requiere una profundización en los aspectos físico-ambientales, informativos, comunicativos, y sanitarios.

La investigación permitió analizar la ejecución de la peatonalización en las diversas calles del Centro Histórico de Quito a partir de las diferentes problemáticas que la misma ha generado. De este modo fue oportuno precisar las problemáticas ocasionadas a los moradores y peatones cómo actores fundamentales beneficiarios de este tipo de reorganización del espacio.

Se pudo delimitar entre las insuficiencias de implementación de este proyecto el incremento de la inseguridad ciudadana, la movilidad, accesibilidad, uso de los suelos, dinámica gentrificadora y exclusión social que afectan de una manera u otra a los visitantes y peatones en general. Ante todas estas problemáticas se suscita una resistencia vecinal que propone una nueva concepción de las problemáticas actuales del Centro Histórico de Quito, para reposicionar los diferentes aspectos de una estrategia que contenga la representación de los criterios de los principales beneficiarios de los cambios generados.

Se aplicó una entrevista semiestructurada a una muestra de los peatones que transitan el contexto estudiado. De igual modo también se aplicó la misma entrevista a los miembros del “Colectivo de Defensa del Centro histórico de Quito”, a fin de identificar las principales problemáticas relacionadas con el estudio. Independientemente de que la peatonalización le da respuesta algunas problemáticas, requiere una organización adecuada que perpetuo de la asimilación social de una reconceptualización simbólica del espacio social.

La percepción de los aspectos fundamentales que componen un centro histórico debe ser las principales motivaciones para la preservación del patrimonio arquitectónico, social y cultural, así como los mecanismos de confluencia que deben existir entre los sujetos y el espacio social como forma de legitimar la memoria histórico-cultural.

De acuerdo con lo analizado en la problemática de estudio que tiene lugar en esta investigación resultó esencial delimitar el punto de partida de intención del proceso de peatonalización y equilibrarlo con las expectativas de los peatones y visitantes. La existencia de diferentes confrontaciones entre los diversos sectores que se enfrentan en este tipo de proyecto, enriquecieron un análisis del mismo que permitió delimitar un mayor aprovechamiento de los recursos del espacio, una recontextualización simbólica de los recursos arquitectónicos, una mayor atención a los mecanismos de seguridad ciudadana independientemente de un horario establecido, un uso racional del inmobiliario social y una revalorización del sector residencial de estos contextos.

A todo ello se une que la investigación constituye un mecanismo para impulsar alternativas de comunicación que propicien la información directa y adecuada de las diferentes señalizaciones y procedimientos de cuidado del patrimonio intangible. De igual manera estudiar y valorar los recursos del espacio como una manera de instaurar nuevas alternativas y estructuras

que posibiliten responder a las demandas sociales existentes. A todo ello se une el control y el perfeccionamiento de políticas para la organización de los mercados ambulantes y organización pertinente de los comercios patentados.

De igual forma, el deterioro de las estructuras sobreviene por la contaminación auditiva, del aire, los climas extremos, obras o construcciones en los alrededores del lugar. Así como se analizó previamente la respuesta de la población ante estos cambios, resultan en su perfectible y que responde a las realidades de apropiación social del territorio. Señaló que para la implementación de estas medidas no fueron consultados los actores totalitarios que se implican en este proceso. Es decir, no tomaron en cuenta cuáles eran las necesidades que aquejan al lugar, inclusive a la misma población que vive, trabaja o transita en el lugar. Al no tomar en cuenta cuáles son las necesidades de un determinado lugar no se puede esperar que la ejecución de los planes tenga resultados positivos.

De manera general se pudo constatar que los planes implementados, agravaron la inseguridad en la zona, no se cuenta con un servicio eficiente de aseo, las vallas que se implementaron no fueron bien ejecutadas. Asimismo, los planes o las ideas que se implementan no coinciden con la cultura que impera en el lugar, además de ser diseñados para favorecer a determinadas clases sociales y grandes compañías constructoras.

Los mecanismos de apropiación del espacio y las representaciones simbólicas del proceso están distanciados de la realidad social que impera. Por tal razón es evidente que el criterio de los habitantes es esencial para el proceso de toma de decisiones. Por lo cual se percibe que se demuestran tendencias de resistencia al cambio por parte de las personas, lo cual requiere que las autoridades deberán atender de manera periódica las necesidades de la población.

No se puede negar que los cambios no suelen ser fáciles en un primer plano, pero en la medida que la población protagonice efectos auténticos y reales en su estilo de vida, se tendrá una gran ventaja para posteriores cambios y negociaciones entre los trabajadores y residentes con las autoridades. Así pues, se requiere de colaboración conjunta para el mejoramiento del Centro Histórico de Quito.

### **Recomendaciones**

Una vez analizados los potenciales del presente estudio para incentivar el desarrollo y la apropiación adecuada de los valores culturales de la ciudad, se propone las siguientes recomendaciones como una vía de intervención oportuna.

- Generar una consulta popular para la realización de cualquier obra en el lugar a fin de que las autoridades deben trabajar de la mano de la comunidad. Ello posibilita cuidar los espacios y preservar todas las edificaciones y estructuras que en muchos casos datan de cientos de años de antigüedad. De modo que el CHQ no solo resulta importante por las edificaciones o la arquitectura presente en el mismo, sino también por el sinnúmero de oficios tradicionales que todavía se conservan en el lugar y que permiten una preservación de saberes.
- Se requiere tomar acciones para limitar la circulación excesiva de vehículos que transiten por la zona. Esto para evitar la desorganización en el lugar, para ello también sería estratégico la implementación de parqueaderos a los alrededores del Centro Histórico como una opción viable para el lugar. Esto tiene relación con el fenómeno urbano que viven las distintas ciudades latinoamericanas en el contexto moderno.
- Se recomienda que las vallas no sean colocadas en el lugar y cualquier otro tipo de señalización deberán ser ubicadas estratégicamente y adaptadas a la estructura de la zona.

Esto para evitar que visualmente no se compagine con la estructura propia del CHQ. Ello resulta fundamental pues si se quiere mantener al CHQ vivo debe mantenerse ciertos lineamientos de cuidado y restricción de algunas zonas para el tránsito peatonal o vehicular.

- Reorganizar alternativas de acceso y organización al comercio informal. puesto que se tiene como factor que producen desorganización en el lugar. Para ello se pueden implementar espacios que permitan ofrecerles a las personas dedicadas al comercio informal, un lugar donde puedan ofrecer sus productos. Dentro de esto se debe también dar prioridad a los oficios tradicionales. Las autoridades no sólo deben tomar en cuenta en el patrimonio arquitectónico sino también a las personas que hacen vida en el centro y representan también la cultura del lugar cuyo trabajo permite hacer del centro un “espacio vivo”. Por lo tanto, se debe resguardar y proteger la identidad del centro y para ello deben tener presente los oficios tradicionales que forman parte del comercio del lugar. Estos oficios tradicionales son un gran reflejo de la cultura que está presente desde los descendientes.
- Proponer la creación de grupos multidisciplinarios de investigación que permitan el desarrollo de un sistema de seguimiento y evaluación de los procesos relacionados con la peatonalización y su constante perfeccionamiento. esto favorecerá el cuidado no solo de los aspectos físico-ambientales, sino del criterio de los peatones como beneficiarios directos de la apropiación del espacio.

## Referencias

- Anzano, J. (2010). El proceso de urbanización en el mundo. *Proyecto Clío*, 36.  
<http://clio.rediris.es>
- Banco de Desarrollo de América Latina. (2011). *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina*. CAF .
- Barrero, V., & Felipe, A. (2016). *Diseño de una metodología para la detección de la susceptibilidad ante procesos gentrificados en el Distrito Metropolitano de Quito* [Tesis de licenciatura, Pontificia Universidad Católica del Ecuador].  
<http://repositorio.puce.edu.ec/22000/13011>
- Barros , J. (2008). *Ciudad y Historia*. Universidad Católica Silva Henríquez.
- Bezerra, B., & Taipa, S. (2004). La “caminabilidad” de las ciudades como un reflejo del desarrollo sustentable. *AVERMA*, 8 , 93-98. <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/81609>
- Bravo, D. (3 de septiembre de 2018). *Fuerte tráfico de vehículos en la calle Venezuela por peatonalización*. El Comercio: <https://www.elcomercio.com/actualidad/trafico-vehiculos-venezuela-quito-centro.html>
- Buitron, P. (abril 2019). Asamblea Comunitaria. Quito .
- Cabrera, S. (2018). La participación ciudadana en el Patrimonio y la realidad de los centros históricos de las ciudades de Quito y Bogotá Mesa temática 3: eje Patrimonio. *Civitic*(2), 15-20. <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/xmlui/handle/10469/15816>
- Calvino, I. (2012). *Las ciudades invisibles* . Siruela.
- Capasso, V. (2016). Espacio social: Aportes para una definición del concepto y su relación con el arte. *Memoria Académica*, 29-38.  
[http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab\\_eventos/ev.6682/ev.6682.pdf](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.6682/ev.6682.pdf)

- Carvajal, V., & Vera, G. (2019). *Revista sobre la Gentrificación del Centro de Quito como Construcción Patrimonial, una mirada crítica*. [Tesis de licenciatura, Universidad Politécnica Salesiana Ecuador]. <http://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/16710>
- Casado, I. (2010). Apuntes sobre el origen y la historia de la ciudad. *Contribuciones a las Ciencias Sociales*. [www.eumed.net/rev/cccss/07/icg2.htm](http://www.eumed.net/rev/cccss/07/icg2.htm)
- Defensa del Centro Historico de Quito . (11 de enero de 2019). *Información*. Facebook: [https://www.facebook.com/DefensadelCentroHistoricodeQuito/about/?ref=page\\_internal](https://www.facebook.com/DefensadelCentroHistoricodeQuito/about/?ref=page_internal)
- El País. (18 de diciembre de 2016). *Las grandes urbes del mundo apuestan por la peatonalización*. El País: [https://elpais.com/ccaa/2016/12/12/madrid/1481542970\\_614263.html](https://elpais.com/ccaa/2016/12/12/madrid/1481542970_614263.html)
- Empresa Municipal de Movilidad y Obras públicas: Gerencia de Planificación de la Movilidad. (2009). *Plan maestro de movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito: 2009-2025*. [https://biblio.flacsoandes.edu.ec/shared/biblio\\_view.php?bibid=118765&tab=opac](https://biblio.flacsoandes.edu.ec/shared/biblio_view.php?bibid=118765&tab=opac)
- Escobar, C., & Fabri, S. (2014). La construcción del espacio social y la territorialización de la memoria: el caso del ex Centro Clandestino de Detención Mansión Seré. *GEOUSP*. <http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/84544>
- Fontán, S. (2012). *Índice de caminabilidad aplicado en la Almendra Central de Madrid* [Tesis de maestría, Universidad Complutense de Madrid]. <https://eprints.ucm.es/20074/>
- García, A. (1998). Nuevos espacios del consumo y exclusión social. *Anales De Geografía De La Universidad Complutense*, 50-63. <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/AGUC9898110047A>

- García, A. (8 de enero de 2018). *Arrancaron los trabajos para peatonalizar dos calles del Centro Histórico de Quito*. El Comercio : <https://www.elcomercio.com/actualidad/quito-trabajos-peatonalizacion-calles-centrohistorico.html>
- García, R. (2014). *La construcción social del espacio y la espacialización de la cultura*. Cetr: [https://cetr.net/la\\_construccion\\_social\\_del\\_espacio\\_y/](https://cetr.net/la_construccion_social_del_espacio_y/)
- Instituto Metropolitano de Patrimonio. (2019). *Plan parcial para el desarrollo integral del centro histórico de Quito: Propuesta estratégica*.  
[http://www.patrimonio.quito.gob.ec/images/2019/plan/Plan\\_CHQ.pdf](http://www.patrimonio.quito.gob.ec/images/2019/plan/Plan_CHQ.pdf)
- Jácome, E. (28 de mayo de 2019). *Los negocios en el Centro Histórico de Quito esperan una recuperación*. El Comercio : <https://www.elcomercio.com/actualidad/quito-negocios-quitunes-centro-historico.html>
- Kingman, E. (2014). *Los trajines callejeros: memoria y vida cotidiana. Quito, siglos XIX-XX*. FLACSO, Sede Ecuador: Instituto Metropolitano de Patrimonio: Fundación Museos de la Ciudad.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.
- Lefebvre, H. (2017). *El derecho a la ciudad*. Capitán Swing.
- Luzuriaga, S. (2013). *Quito y sus recorridos de agua: abastecimiento, discursos y pautas higiénicas modernizantes*. Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador; Corporación Editora Nacional.
- Machín, H. (2015). *Elementos peatonales de las ciudades medias españolas : tipos, orígenes, relaciones y articulaciones*. [Tesis Doctoral, Universidad Politécnica de Madrid].  
<http://oa.upm.es/40323/>

- Maldonado, J. (2019). *Análisis de los efectos de la peatonalización de la calle 10 de agosto entre 18 de noviembre y Bolívar a nivel físico, social y económico en el centro histórico de la ciudad de Loja-Ecuador* [Tesis de licenciatura, Universidad Internacional del Ecuador]. <http://repositorio.uide.edu.ec/handle/37000/3934>
- Márquez, D. (2009). Peatonabilidad, accesabilidad o caminabilidad y la legislación del Distrito Federal en materia urbana y vialidad. *Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM*. <http://ru.juridicas.unam.mx:80/xmlui/handle/123456789/11645>
- Marulanda, A. (2016). *Movimientos sociales frente al desplazamiento: ¿cómo desafiar la gentrificación?* [Tesis de maestría, FLACSO Ecuador]. <http://hdl.handle.net/10469/11486>
- Mesa, N. (2019). *Análisis de los procesos de peatonalización: percepción vecinal y gentrificación en la Ciudad Vieja de A Coruña* [Tesis de licenciatura, Universidade da Coruña]. <https://ruc.udc.es/dspace/handle/2183/23601>
- Molano, F. (2016). El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea. *Folios*(44), 3-19. <https://revistas.pedagogica.edu.co/index.php/RF/article/view/3954>
- Napolitano, H. (2004). Papas con Cuero [Canción]. De *Cangrejo Criminal*. Not On Label .
- Novick, A. (2009). Las dimensiones de la ciudad desde los planes y los proyectos. Historias, palabras y libros. *Revista De Investigación Histórica*, 59-69. <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/251>
- Ortega, C. (2015). *Peatonalización de la Calle Madero del centro histórico de la Ciudad de México: análisis del cambio en el ámbito comercial*. [Tesis de licenciatura, Universidad Autónoma Metropolitana. Unidad Azcapotzalco]. <http://hdl.handle.net/2117/81110>

- Ortega, J. (2014). *Regeneración urbana, discurso patrimonial oficial y segregación social en la Av. 24 de Mayo* [Tesis Maestría, Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador].  
<http://hdl.handle.net/10644/4292>
- Ortiz, A. (2004). *Origen, traza, acomodo y crecimiento de la ciudad de Quito*. FONSA-  
TRAMA.
- Ospina, G. (2004). El Espacio Como Construcción Sociocultural. *Eco Portal Net*, 13-22 .
- Oviedo, M. (2014). *Centro histórico de Quito: Cambios en la configuración residencial y usos de suelo urbano asociados al turismo* [Tesis de Maestría, Pontificia Universidad Católica de Chile]. <https://estudiosurbanos.uc.cl/exalumnos/centro-historico-de-quito-cambios-en-la-configuracion-residencial-y-usos-de-suelo-urbano-asociados-al-turismo/>
- Palero, J. (2016). El derecho a la ciudad, según Henri Lefebvre. Del libro al movimiento. *Vivienda y Ciudad* (3), 85-92.  
<https://revistas.unc.edu.ar/index.php/ReViyCi/article/view/16283>
- Perea, C. (2006). Comunidad Y Resistencia, poder en lo local urbano. *SciELO Colombia*(63).  
[http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0121-56122006000100008](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-56122006000100008)
- Quito Informa . (4 de enero de 2018). *Alrededor de 310 mil peatones visitan a diario el Centro Histórico*. Quito Informa : <http://www.quitoinforma.gob.ec/2018/01/04/alrededor-de-310-mil-peatones-visitantes-a-diario-el-centro-historico/>
- Quito Informa . (4 de enero de 2018). *Expertos en patrimonio apoyan peatonalización del Centro Histórico*. Quito Informa : <http://www.quitoinforma.gob.ec/2018/01/04/expertos-en-patrimonio-apoyan-peatonalizacion-del-centro-historico/>
- Quito Informa. (28 de febrero de 2018). *Alcalde Mauricio Rodas presentó Plan de Preservación y Embellecimiento del Centro Histórico*. Quito Informa :

<http://www.quitoinforma.gob.ec/2018/02/28/alcalde-presento-plan-de-preservacion-y-embellecimiento-del-centro-historico/>

Quito Informa. (6 de febrero de 2018). *Disminuyó un 30% la contaminación en el Paseo de las Siete Cruces*. Quito Informa:

<http://www.quitoinforma.gob.ec/2018/02/06/peatonalizacion-de-centro-historico-mejora-la-calidad-de-aire-en-quito/>

Quito Informa. (7 de septiembre de 2018). *El transporte público no circula sobre la plataforma única de la Calle Venezuela*. Quito Informa:

<http://www.quitoinforma.gob.ec/2018/09/07/transporte-publico-no-circula-sobre-la-plataforma-unica-de-la-calle-venezuela/>

Quito Informa. (3 de enero de 2018). *Peatonalización del Centro Histórico favorece la conservación de nuestro patrimonio*. Quito Informa:

<http://www.quitoinforma.gob.ec/2018/01/03/peatonalizacion-del-centro-historico-favorece-la-conservacion-de-nuestro-patrimonio/>

Roldán, O. (2017). Gentrificación en centros históricos: Una discusión conceptual. *Devenir*, 4(7), 69-82. <http://revistas.uni.edu.pe/index.php/devenir/article/view/136>

Romero, D. (4 de septiembre de 2018). *Calle Venezuela en el Centro Histórico será peatonal en dos horarios definidos*. El Comercio : <https://www.elcomercio.com/actualidad/quito-callevenezuela-peatonal-transito-rodas.html>

Romero, D. (20 de abril de 2018). *En tres calles del Centro Histórico de Quito avanza la peatonalización*. El Comercio : <https://www.elcomercio.com/actualidad/calles-centro-quito-avanza-peatonalizacion.html>

- Romero, D. (8 de septiembre de 2018). *La peatonalización del Centro Histórico de Quito es parte de un plan residencial*. El Comercio :  
<https://www.elcomercio.com/actualidad/peatonalizacion-centrohistorico-quito-plan-residencial.html>
- Romero, D. (7 de marzo de 2018). *Seguridad, la siguiente fase en el Paseo de las 7 Cruces en el centro de Quito*. El Comercio : <https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad-paseo-sietecruces-peatonalizacion-quito.html>
- Ruiz, J. (2016). Aproximación conceptual a la gentrificación y sus impactos sociales. *Revista Ciudad. Estados Política*, 3(1), 49-60.  
<https://revistas.unal.edu.co/index.php/revcep/article/view/50861>
- Santamaría, J. (2013). Centros históricos: Análisis y perspectivas desde la Geografía. *GeoGrafhos*, 4(37), 117-139.
- Santuario, A. (2016 ). *Infraestructura y accesibilidad para la movilidad peatonal: factores de caminabilidad en dos áreas habitacionales de Tijuana, B.C., 2015* [Tesis de maestría, El Colegio de la Frontera Norte]. <https://www.colef.mx/posgrado/tesis/20141141/>
- Sanz, A. (2014). Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos. *Boletín CF+S*(28). <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n28/aasan.html>
- Vaca, F. (14 de julio de 2019). *Centro Histórico: así fracasó el "barrio diplomático"*. Plan V:  
<https://www.planv.com.ec/historias/urbano/centro-historico-asi-fracaso-el-barrio-diplomatico>
- Vargas, J. (2015). *El centro histórico en resistencia: acciones colectivas frente a procesos de gentrificación en Bogotá D. C - Colombia* [Tesis de maestría, FLACSO Ecuador].  
<http://hdl.handle.net/10469/7014>

Vergala, C. (2013). Gentrificación y renovación urbana. Abordajes conceptuales y expresiones en América Latina. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 33(2), 219-234.  
<https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/43006>

## Anexos

### Anexo 1

Calle García Moreno cerrada.



Fuente: Fanpage de Facebook del Colectivo Defensa del Centro Histórico. 2019.

## Anexo 2

Calles peatonalizadas. Centro Histórico de Quito.



Fuente: Municipio de Quito. 2018.

## Anexo 3

Vallado en la Plaza Grande.



Fuente: Rosero, A. 2020.

## Anexo 4

La descarga de mercadería e insumos no puede ingresar.



Fuente: Fanpage de Facebook del Colectivo Defensa del Centro Histórico. 2020.

## Anexo 5

Rechazo ciudadano a la peatonalización



Fuente: Fanpage de Facebook del Colectivo Defensa del Centro Histórico. 2019.

## Anexo 6

## Entrevista a moradores (15):

1. ¿Hace cuánto visita o transita en el Centro Histórico?
2. ¿Cuál es su apreciación del Centro Histórico desde que lo conoce?
3. ¿Qué apariencia le puede dar al Centro Histórico?
4. ¿Cuál es su valoración acerca del proceso de peatonalización aplicado en las calles del CHQ?
5. A su juicio ¿Cuál debería ser las acciones más indicadas para optimizar los espacios y mejorar la calidad?

## Anexo 7

## Entrevista a miembros de Colectivo “Defensa del Centro Histórico de Quito” (15):

1. ¿Hace cuánto hace vida en el Centro Histórico?
2. ¿Cuál es su apreciación del Centro Histórico desde que lo conoce?
3. ¿Qué apariencia le puede dar al Centro Histórico?
4. ¿Cuál es su valoración acerca del proceso de peatonalización aplicado en las calles del CHQ?
5. ¿Han sido tomados en cuenta para la implementación de este plan?

6. ¿Por qué cree que se ha implementado el plan de peatonalización y cuál ha sido su resultado?
7. A su juicio ¿Cuál debería ser las acciones más indicadas para optimizar los espacios y mejorar o mantener su calidad de vida?

## Anexo 8

Pronunciamiento del Colectivo Defensa del Centro Histórico.



**Comunicado  
Defensa del Centro Histórico**

*La Unión de Barrios del Centro Histórico, sectores económicos, Centros Comerciales del Ahorro y barrios tradicionales, ratificamos ser una Organización de Participación Comunitaria, esta asociación no representa a una o dos personas, representa a barrios y grupos organizados.*

*Debido a los rumores que se han esparcido por la ciudad afirmando que la Organización se opone a la Obra del Metro y al desarrollo o bienestar de la ciudad y del Centro Histórico, el grupo **rechaza categóricamente** todas las declaraciones en contra de nuestra lucha ya que la unión de barrios y sectores económicos siempre estará a favor de procesos que mejoren la ciudad.*

*Nuestra Organización está en contra de la peatonalización que hace 2 años ha dejado un malestar en movilidad, seguridad tanto para habitantes como para comerciantes legales, el abuso de las autoridades, sus imposiciones y la falta de trabajo con la comunidad.*

*Seguiremos en la  
lucha por nuestros derechos*

Fuente: Fanpage de Facebook del Colectivo Defensa del Centro Histórico. 2019.

## Anexo 9

Asamblea ciudadana.



Fuente: Rosero, A. 2020.

## Anexo 10

Entrevista en medios de comunicación.



Fuente: Fanpage de Facebook del Colectivo Defensa del Centro Histórico. 2019.

## Anexo 11

Problemas de accesibilidad y movilidad.



Fuente: Fanpage de Facebook del Colectivo Defensa del Centro Histórico. 2019.

## Anexo 12

Calle Venezuela cerrada.



Fuente: Rosero, A. 2020.