



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

Máster en Arquitectura Avanzada,
Paisaje, Urbanismo y Diseño

Arq. Karen Román Jácome
Dr. Rafael Temes Cordovez

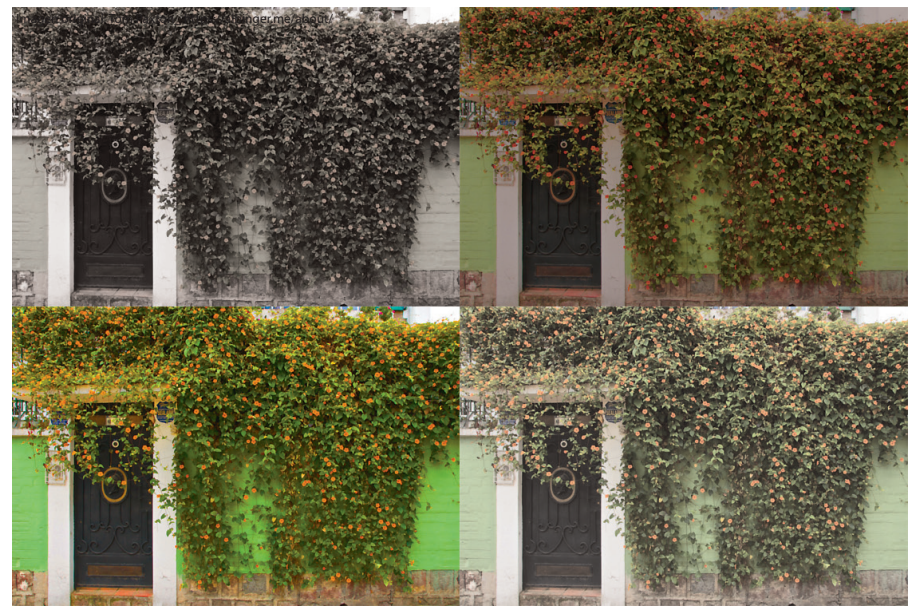
Junio 2016

La
DEgeneración

después de la

REgeneración

La **Mariscal**



*En ciudades y países la gente es distinta y hace a las
ciudades distintas. La ciudad es así porque su gente es así.*

Clorindo Testa

*A mis padres, mi hermano y mis abuelos...
que siempre creen en mi*

Agradezco a mi familia en Ecuador por siempre apoyarme, a Gaby, mi hermana en Valencia y a todos quienes han formado parte de mi familia durante esta etapa, y han hecho de esta, una experiencia enriquecedora.

A mi tutor Rafael, por su buena predisposición para guiarme y dirigirme en este trabajo, con sus consejos y asesorías.

Agradezco también a los directivos de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de las Américas que me facilitaron información necesaria, y a todos quienes han aportado con grandes pequeñas detalles.

Índice

<i><u>Introducción:</u></i>			
Descripción del trabajo	v		
Objetivos	v		
Metodología	v		
<i><u>Capítulo 1: Ciudad española en el Ande</u></i>	3		
La ciudad Inca	3		
Modelo de la ciudad en España	4		
Quito en la modernidad	7		
Plan de Jones Odriozola 1942	14		
Plan Director de 1967	17		
Plan Quito 1981	19		
Plan de Estructura Espacial 1992	19		
Otros estudios	19		
Quito en el siglo XXI	20		
Ciudad maravilla	23		
<i><u>Capítulo 2: Origen y Metamorfosis</u></i>	29		
Generación: Urbanizando haciendas	31		
Cronologías de la evolución	32		
Paisaje y estilo de vida	52		
Degeneración: Globalización 100%	55		
Del “Rosa al Rojo”	63		
Regeneración: Mariscal 2.0	65		
Plan Especial de La Mariscal 2004	68		
¿Degeneración?	73		
Plan Especial de Gestión Turística 2014	76		
Conclusiones	80		
Anexos	82		
		<i><u>Capítulo 3: Reciclando ideas</u></i>	85
		Las ciudades y su evolución	85
		Problemática actual	89
		Espacio público	90
		Movilidad	91
		Inseguridad	92
		Ciudadanía	93
		Paisaje Urbano	93
		Gestión y planeamiento	94
		Sostenibilidad en la ciudad	94
		Reciclaje	95
		Usos mixtos	96
		Movilidad Multimodal	98
		La participación ciudadana	100
		La regeneración como antídoto: casos de estudio	101
		Nantes, Francia	101
		Guayaquil, Ecuador	103
		Medellín, Colombia	106
		New York, Estados Unidos	109
		<i><u>Capítulo 4: Utopía o Realidad?</u></i>	115
		FODA La Mariscal	115
		La imagen de ciudad a promocionar	118
		Qué estrategias/políticas aplicar a La Mariscal	119
		Conclusiones	121
		<i>Fuentes bibliográficas:</i>	123

Introducción

Descripción del Trabajo

Mediante esta investigación pretendemos entender la evolución de una zona estratégica de la ciudad de Quito. Su valor de posición, su morfología y su identidad, la hace uno de los espacios más destacados de la ciudad. Esta trama ha estado posicionada en la memoria del colectivo local y además, en los últimos años en el colectivo extranjero, pues es una de las zonas turísticas de Quito.

En este barrio denominado La Mariscal, hay zonas con diferente carácter, a las que se han dado distintos usos, desarrollando planes y dictando leyes con el propósito de lograr la regeneración de la zona, que en los años 70 alcanzó su máximo esplendor. En los años 2000 se convirtió en la “zona roja”¹ de la ciudad, en los últimos años ha cambiado su uso principal y con él su color, pasando de “rojo a rosa”², ya que actualmente es la zona lúdica de la capital metropolitana.

Este trabajo tiene como propósito describir la génesis y evolución del barrio y discutir en torno a las políticas llevadas a cabo en la Mariscal, pudiendo aventurar algunas conclusiones útiles a otras zonas de la ciudad de Quito.

Objetivos

- Confirmar o desmentir la hipótesis de “regeneración” y posterior “degeneración” que parece describir bien la evolución del barrio.
- Conocer los procesos de transformación que ha sufrido este sector y el efecto que ha tenido dentro de la zona y de la ciudad.
- Investigar la teoría sobre la Regeneración urbana para tener una perspectiva de la evolución del barrio, que nos permita plantear estrategias y políticas de mejora e intervención

para mantener y recuperar uno de los barrios característicos y emblemáticos del Quito moderno que ha sufrido cambios constantes sin dejar de ser un barrio problemático en la ciudad; así como también prever medidas para otras zonas de la ciudad con características similares.

Metodología

Como primer paso se realizará una contextualización del tema de estudio, haciendo un acercamiento al planeamiento urbanístico de la ciudad, que nos permita conocer y comprender cuál es la situación actual del barrio y cómo llegamos a este punto.

La metodología utilizada para el proyecto de investigación se basa en la recopilación, análisis y síntesis de información histórica de la ciudad, que permitan comprender como aparece la zona.

- Primero se hará una síntesis de la ciudad de Quito como contextualización, así como también de aspectos teóricos en cuanto a la regeneración urbana que nos permitan abordar el tema planteado.
- Se analizará la normativa y los planes que se han estado vigentes para la zona.
- Se intentará definir tres fases, la de Generación, Regeneración y Degeneración. Haciendo un énfasis especial en la transición de las mismas.
- Posteriormente se requerirá también generar planimetrías del estado original, de las modificaciones y del estado actual.
- Se considera también importante evaluar mediante encuestas la calidad del espacio vivido y la percepción que tiene el usuario.

¹ En el contexto nacional la zona roja, se conoce como los sectores peligrosos con altos niveles delictivos y presencia de actividades ilícitas.

² La zona rosa, se refiere a la zona con actividades lúdicas y de entretenimiento, como bares y restaurantes. Se refiere a la alternancia entre estas dos connotaciones que ha tenido el barrio.

1. Ciudad española en el Ande

La ciudad Inca

Modelo de la ciudad en España

Quito en la modernidad

Plan de Jones Odriozola 1942

Plan Director de 1967

Plan Quito 1981

Plan de Estructura Espacial 1992

Otros estudios

Quito en el siglo XXI

Ciudad maravilla

Ciudad española en el Ande

La ciudad Inca

Los primeros asentamientos previos a lo que hoy conocemos como la ciudad de Quito datan de los años 900 d.c, en donde se encontraron civilizaciones como los Quitus y los Caras, que posteriormente formaron la comunidad de los Shyris. Estos a su vez se vieron invadidos por los Incas a mediados del siglo XV, en las campañas de extensión del antiguo imperio también conocido como Tahuantinsuyo, que abarcaba los territorios de lo que actualmente es Ecuador, Perú, Bolivia, y parte de Chile y Argentina. Dicho Imperio estaba dividido en cuatro zonas: siendo el Cuzco el centro político del mismo. En cuanto a lo que corresponde al territorio actual de Ecuador, se ubicaba dentro de la región de Chinchansuyo y Quito constituía un centro político y administrativo de la región por su situación estratégica.

Las ciudades incas eran centros religiosos, residenciales y administrativos, que no disociaban lo profano de lo sagrado. Sin embargo en Quito fue diferente por su "posición equinoccial lo cual hizo que se funde un centro ceremonial y residencial"¹ en la planicie, constituyéndose como la ciudad del sol, dedicada a la adoración al sol.

Morris, en su libro *La Historia de la Forma Urbana* (pp 360- adaptado), afirma que los Incas tuvieron un "período urbanístico" en el que construyeron "ciudades-estado" en el Perú, para después pasar a una "período imperialista" en donde se construyó la ciudad del Cuzco, que sirvió de modelo referente para la construcción del resto de ciudades. El emplazamiento de las mismas era importante por la estrategia comercial y militar, así determinaron que la planicie de Quito tenía una localización privilegiada, al tener como referencia cuatro montañas que corresponden a lo que actualmente es el Panecillo, San Juan, Itchimbía y el Placer, que representaban a los puntos cardinales y que definieron la planicie en donde se construiría a ciudad.

Conformada entre dos quebradas: al sur Ullaguangayacu, después conocida como Jerusalén y al norte El Tejar, que desembocan en el río Machángara. Su complicada ubicación geográfica era parte de la estrategia militar.

Los incas querían replicar el modelo de la ciudad del Cuzco en Quito, por lo que realizarán un ordenamiento territorial mediante cuatriparticiones basadas en elementos geográficos anteriormente mencionados, y acorde a ésta subdivisión se tiene que en lo que hoy es la parroquia de San Sebastián, donde se asentaba la nobleza inca; al norte, en San Blas la baja nobleza, y tanto al este como al oeste los pueblos no incas. Sin embargo, debido a la poca permanencia inca por la conquista española, el proyecto urbano no se concluyó.

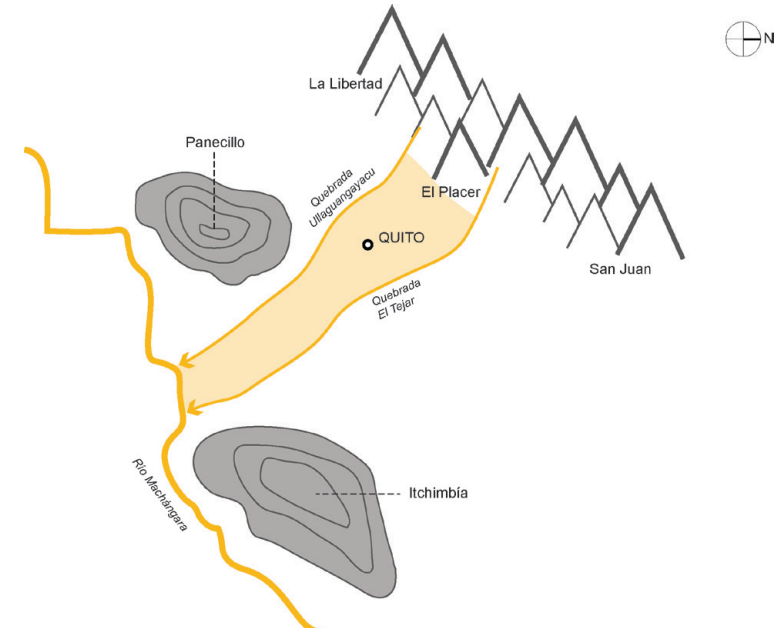


Figura 01. Esquema de asentamiento de la ciudad de Quito en el periodo preincáico.
Elaborado por el autor.

¹ ESPINOSA, MANUEL: *La Ciudad Inca de Quito, Templos y otros adoratorios*, Tramasocial Editorial, Quito, Pag 62

La ciudad española en América

Con el Tahuantinsuyo al mando de Atahualpa después de haber ganado la guerra con Huayna Capac, llega la conquista española en el año de 1533, liderada por Francisco Pizarro, para un año más tarde, Sebastián de Benalcázar fundar la ciudad de San Francisco de Quito, un 6 de diciembre de 1534, durante el reinado de Carlos I en España.

A pesar de estar en una planicie, rodeada por una topografía accidentada de montañas y quebradas, se ratifica al lugar estratégico, no solo para la protección y producción, sino también para la expansión radial que era el característico en la época. Así, la ciudad española se reconstruye sobre las cenizas, después de ser objeto de un incendio provocado para evitar que los españoles encontrar el tesoro de Atahualpa conocido como El Dorado. Se construye una ciudad donde conviven los indios y españoles, y a su vez conviven también dos modos de entender la ciudad: el que había quedado en marcha por los Incas y el hispano, impuesto por los conquistadores, que tenían varios parámetros resumidos en las Leyes de Indias.

En el siglo XVI, con el modelo español impuesto partía de la idea de generar la principal centralidad en torno a la plaza mayor, sin embargo esto no sucedía, porque existían otras centralidades que habían sido planificadas para la ciudad Inca y que seguían funcionando, porque se daban alrededor de asentamientos indígenas que se mantenían en su lugar de origen, por lo que Quito se desarrollaría de manera heterogénea, consolidando hacia el sur de la quebrada Ullaguangayacu, más tarde conocida como Jerusalén, el poder nativo de la ciudad y hacia el norte la multiculturalidad, como se podemos ver en la siguiente imagen.

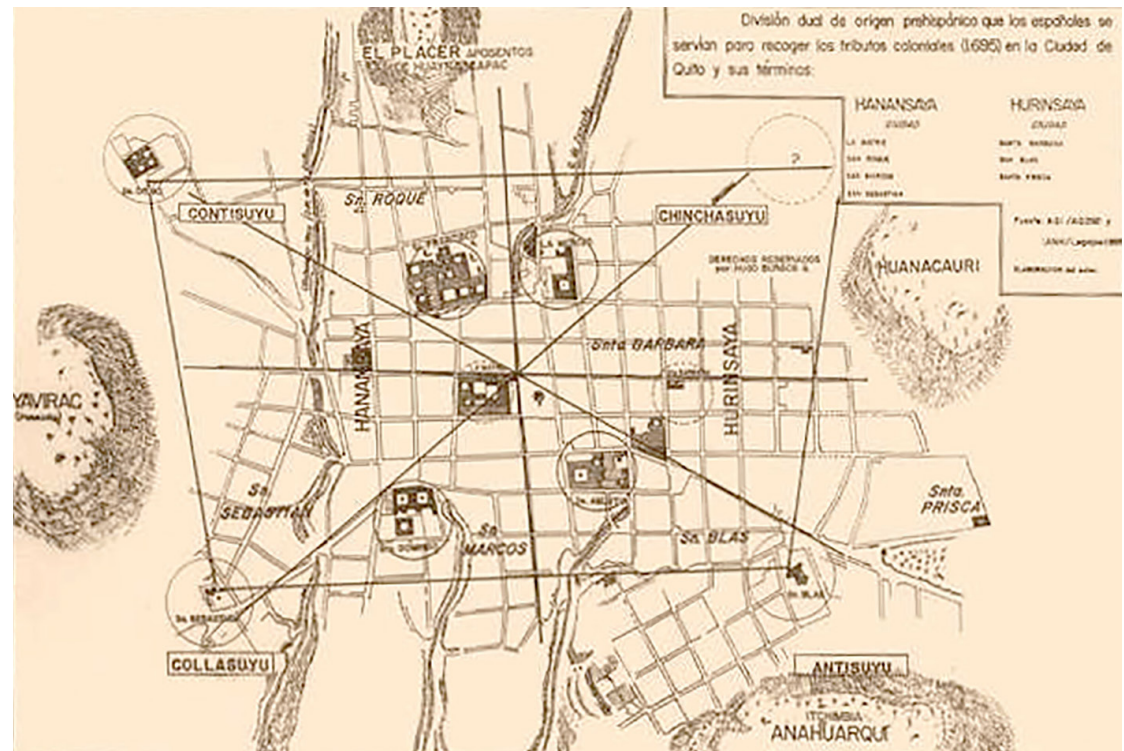


Figura 02. Cuatripartición de la Ciudad colonial, según Proyecto Político Incas

Elaborado por: Dr. Hugo Burgos Guevara, Ph.D

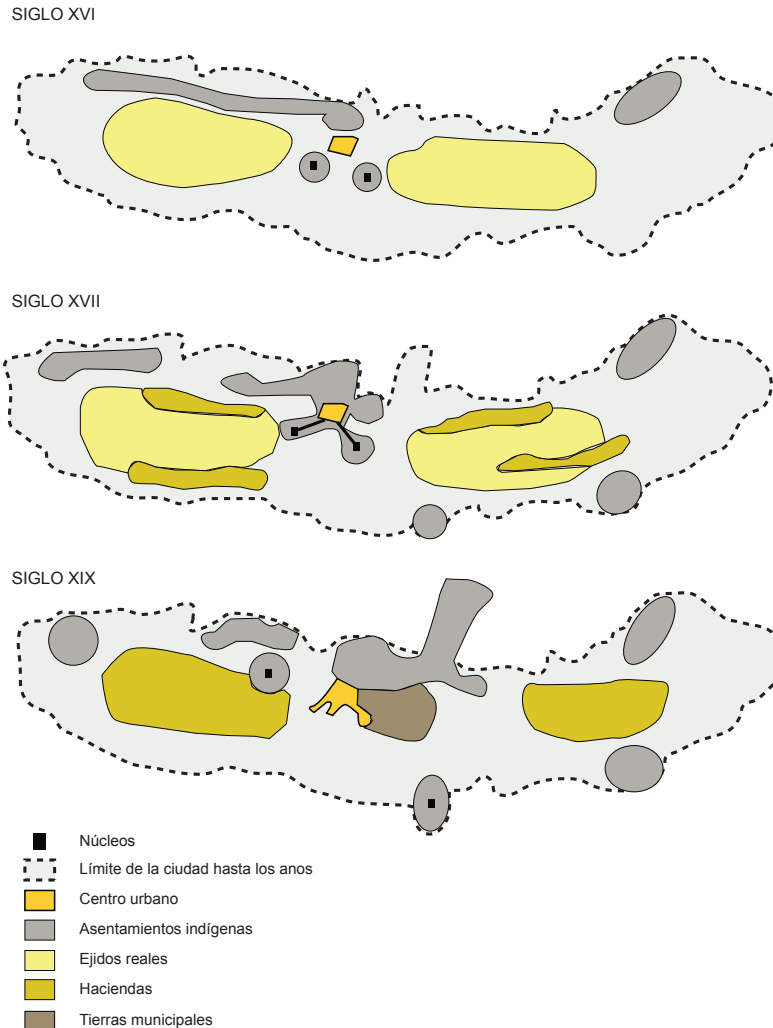


Figura 03. Evolución de los asentamientos en Quito
Elaborado por el autor con base en esquema de Fernando Carrión

² MORRIS, A.E.J: Historia de la Forma Urbana, Gustavo Gili, Barcelona, 1984, Pag. 376

³ PALIZ, CÉSAR: Arquitecto Jefe del Departamento de Unidad de Gestión de Territorio de la Dirección de Planificación Territorio y Vivienda del Ilustre Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

La centralidad, por fines políticos, era importante para el control español. Convertir las ciudades en núcleos urbanos, centros administrativos, políticos y económicos que “mostraran la supremacía de la ciudad sobre el campo”². La organización se basaba a partir del elemento característico de la ciudad española, que es la plaza mayor, donde cada esquina está alineada con los puntos cardinales, rodeada por cuatro calles principales protegidas de los vientos por la disposición descrita.

Se conforma una estructura reticular en damero, a base de plazas y solares en “donde se ubican los poderes eclesiásticos y militares, estos últimos luego se transformaron en civiles empezando por el mismo Municipio”³.

De esta forma, en los solares alrededor de la plaza se ubicarían los edificios públicos y religiosos y familias nobles. Las iglesias se emplazaría marcando la jerarquía e importancia de la misma, ya que la institución como tal era muy influyente en la época colonial de Quito y estaba representada por varias órdenes como la de los Franciscanos, Mercedarios, Dominicos y Agustinos.

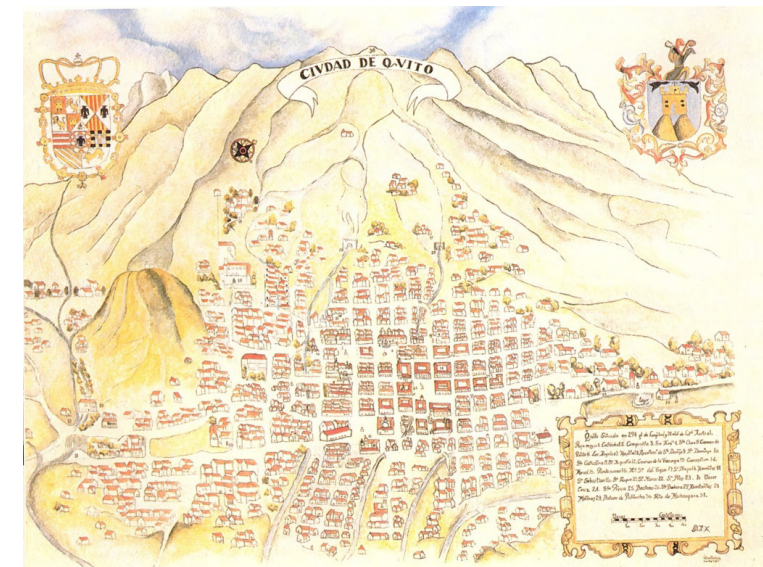


Figura 04. Plano Ciudad de Quito 1734
Fuente: Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda

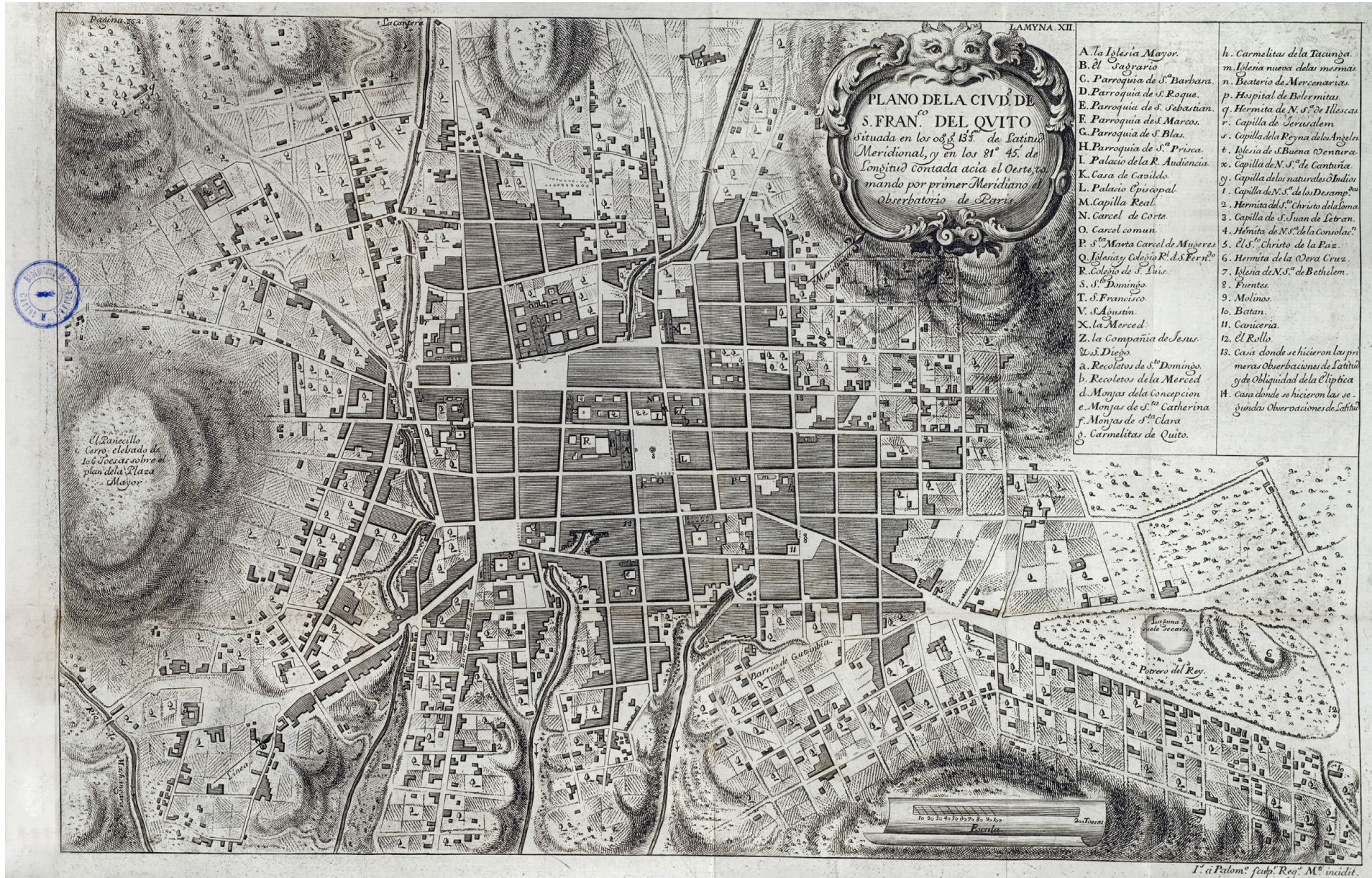


Figura 05. Plano Ciudad de Quito 1748
Fuente: Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda

Quito en la modernidad

A partir de finales del siglo XV se introducen nuevos elementos en la ciudad que ayudan a reforzar la centralidad en torno al núcleo hispano. Esto sucede porque el Estado impulsa un proceso de apropiación del espacio urbano por parte de las órdenes religiosas, siendo los Franciscanos los más importantes de la época. Así se crea un nuevo frente, que concentran una alineación de monasterios e iglesias que conformaban una especie de fortaleza hacia el núcleo hispano donde se encontraban los grupos de poder. La plaza grande (plaza mayor) se empieza a consolidar como un hito, símbolo de poder civil, religioso y económico; mientras que hacia fuera de este eje religioso se mantienen las poblaciones indígenas existentes, que posteriormente se integrarán a procesos de crecimiento y desarrollo urbano con la conformación de barrios tradicionales como San Marcos, San Roque, Santa Prisca y Santa Bárbara, en donde se asienta la plebe. En la actualidad este “frente” corresponde a la calle García Moreno, también conocida como la calle de las 7 Cruces.

A partir de mediados del siglo XVI, este proceso de centralización se ve fortalecido por el auge en la producción y comercialización de textiles que se da en la ciudad. Por esta razón la población de Quito se triplica, y el centro se densifica. Sin embargo a fines siglo XVII, inicios del XVIII el sector textil entra en crisis y la población se ve empobrecida en su gran mayoría. Como Fernando Carrión explica en el Plan Distrito Metropolitano. Actual Fase 1. Diagnóstico del Centro Histórico 1989, (pp 22- adaptado), la jerarquización del espacio y la elitización de ciertas zonas de la ciudad se ve interrumpida, pues la plebe se convierte en un actor político importante en la vida urbana, que se intensifica a finales de siglo, y se refleja en la rebelión que surge de los barrios populares, que años más tarde, en 1810 darían el primer grito de la Independencia, y que sería finalmente alcanzada en 1822 por el general Antonio José de Sucre.

⁴ Centralidad mixta en el sentido de que es una centralidad de dos culturas, hispánica, mestiza e indígena.

En el siglo XIX, la ciudad se empezaba a consolidar lo urbano y por consiguiente lo rural, que representaba avances para el agro. Sin embargo esta centralidad tenía la peculiaridad de tener una contraposición de culturas, y el desarrollo de esta centralidad mixta⁴ también implicaba exclusividad y segregación, siempre marcándose una diferencia entre indios y mestizos, entre aristócratas y la plebe, el sur y el norte. Los principales cambios que se dieron en la ciudad fueron resultado de un momento político, dentro de un determinado contexto socio económico. En una primera instancia, el gobierno conservador de García Moreno, en sus dos períodos, del 1859-1865 y de 1869-1875, planteó un proceso de modernización al estilo europeo, en donde se realizaron concesos con los terratenientes y se integraron las haciendas a la morfología urbana, incorporando parques, paseos, avenidas, alboradas, alamedas. Esto respondía al afán de proyectar una imagen urbana de progreso e igualdad. Blancos, indios y mestizos convivían en la ciudad, pero de forma excluyente y segregativa.



Figura 06. Palacio de Gobierno Quito, 1894

Fuente: Flirck Gambarrotti

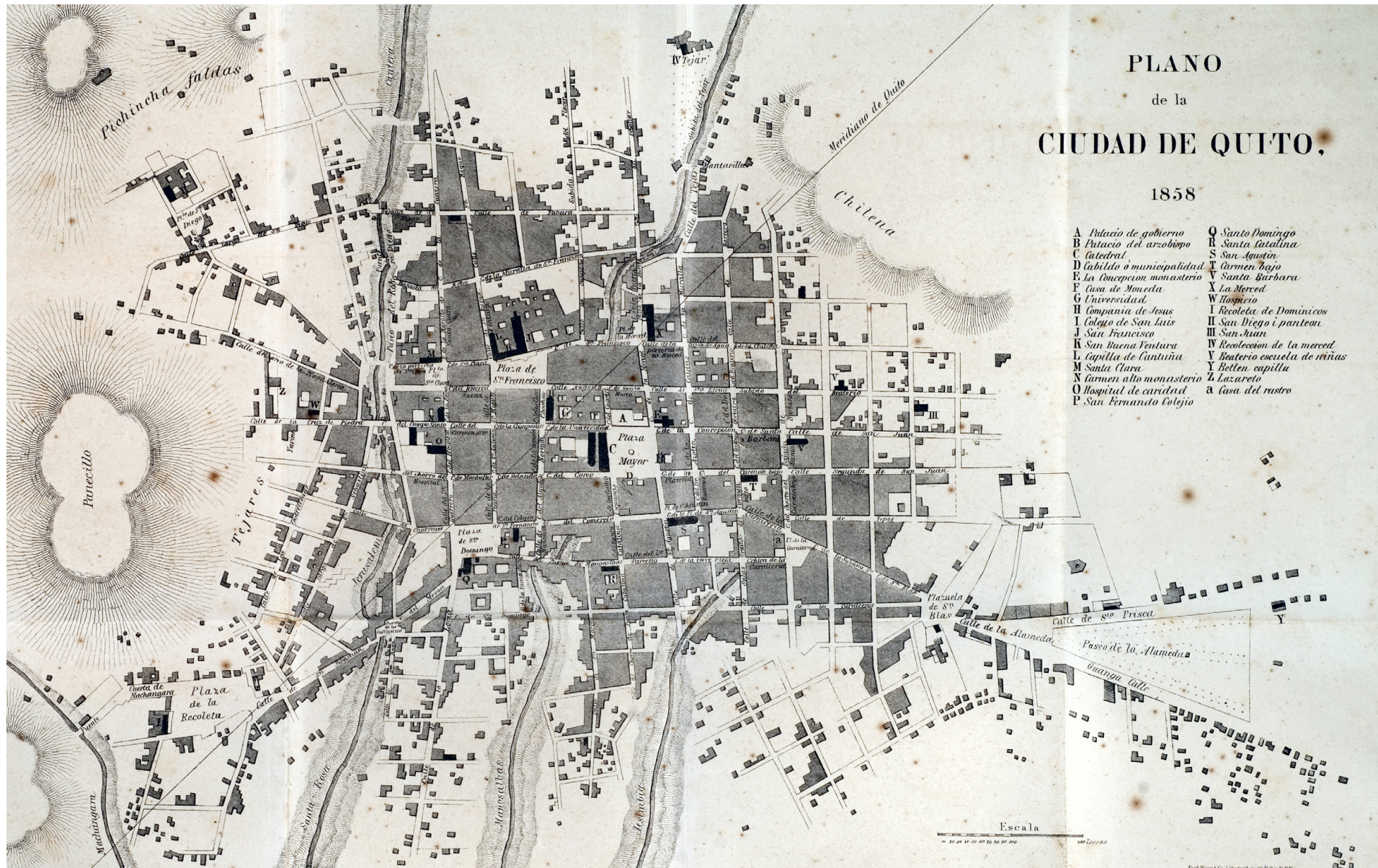


Figura 07. Plano Ciudad de Quito 1858
Fuente: Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda



Figura 08. Propuesta de ensanche para la ciudad de Quito 1888, por Gualberto Pérez
Fuente: Ciudad y Arquitectura en el Ecuador Siglo XX. Arq. Fernando Reséndiz Sáinz, Arq. Santos Artigas Malo

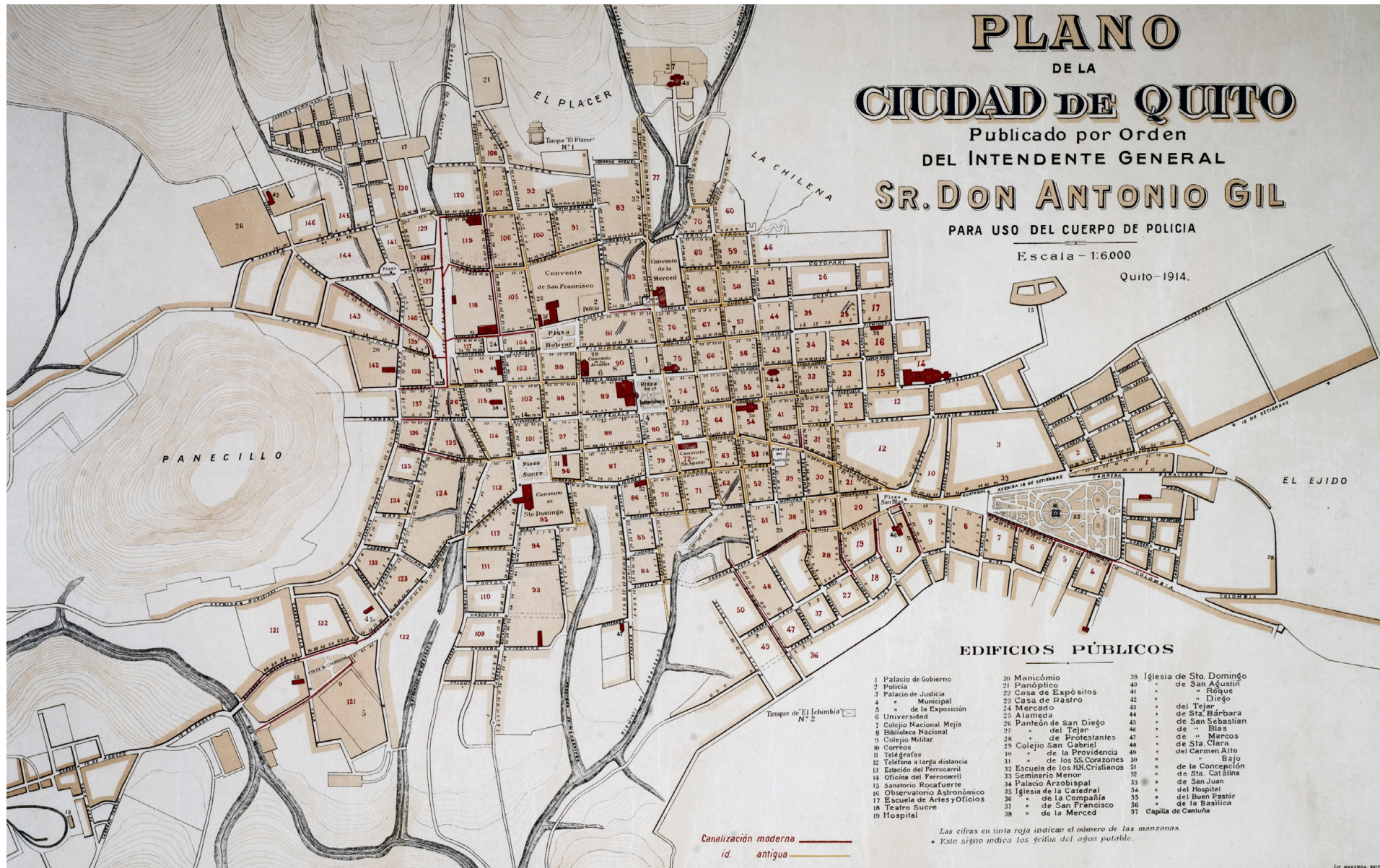


Figura 09. Plano Ciudad de Quito 1914
Fuente: Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda

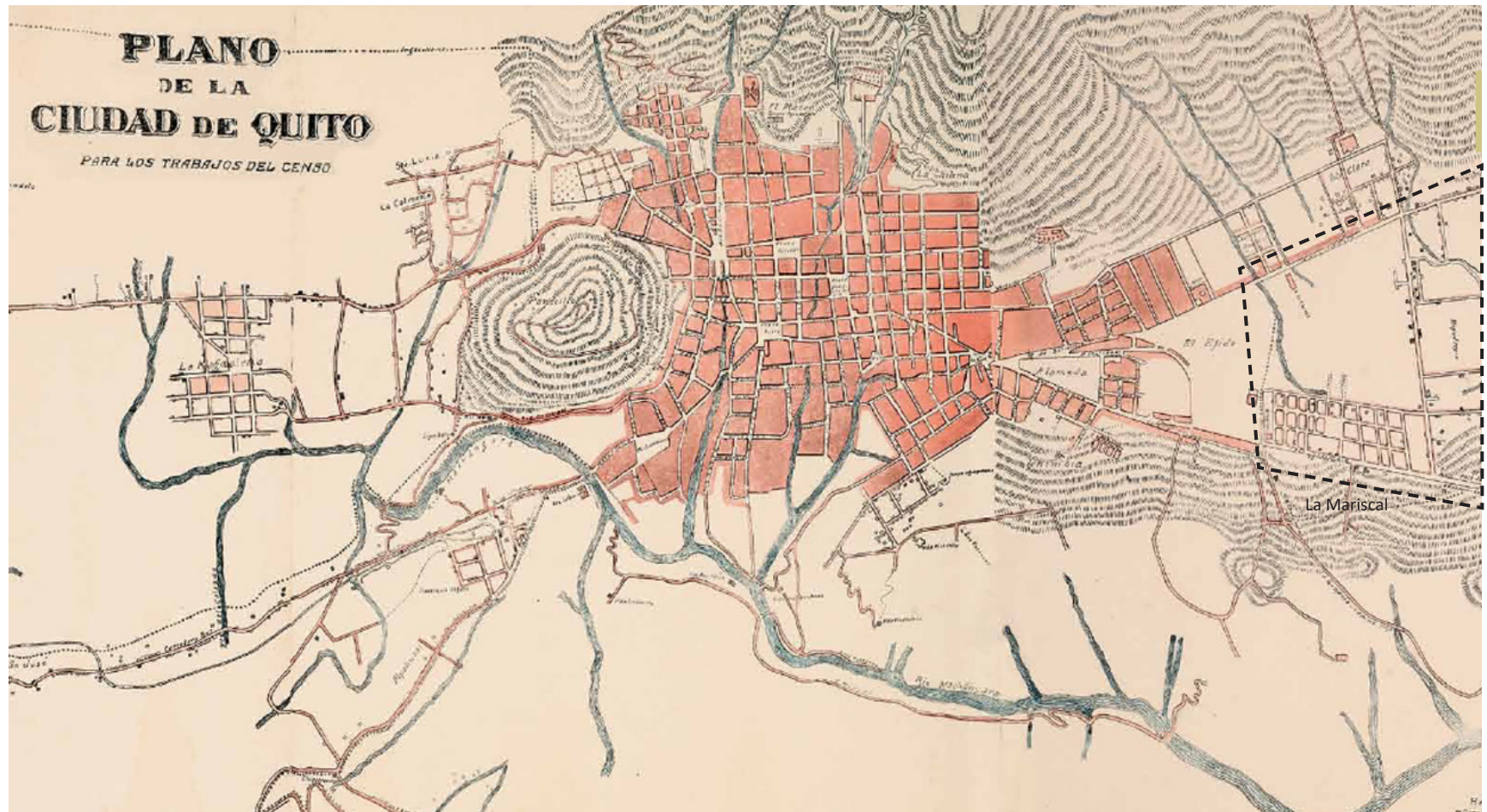


Figura 10. Plano de la ciudad de Quito 1921, para los trabajos de censos

Fuente: Ciudad y Arquitectura en el Ecuador Siglo XX. Arq. Fernando Reséndiz Sáinz, Arq. Santos Artigas Malo



Figura 11. Plano Ciudad de Quito 1922
Fuente: Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda

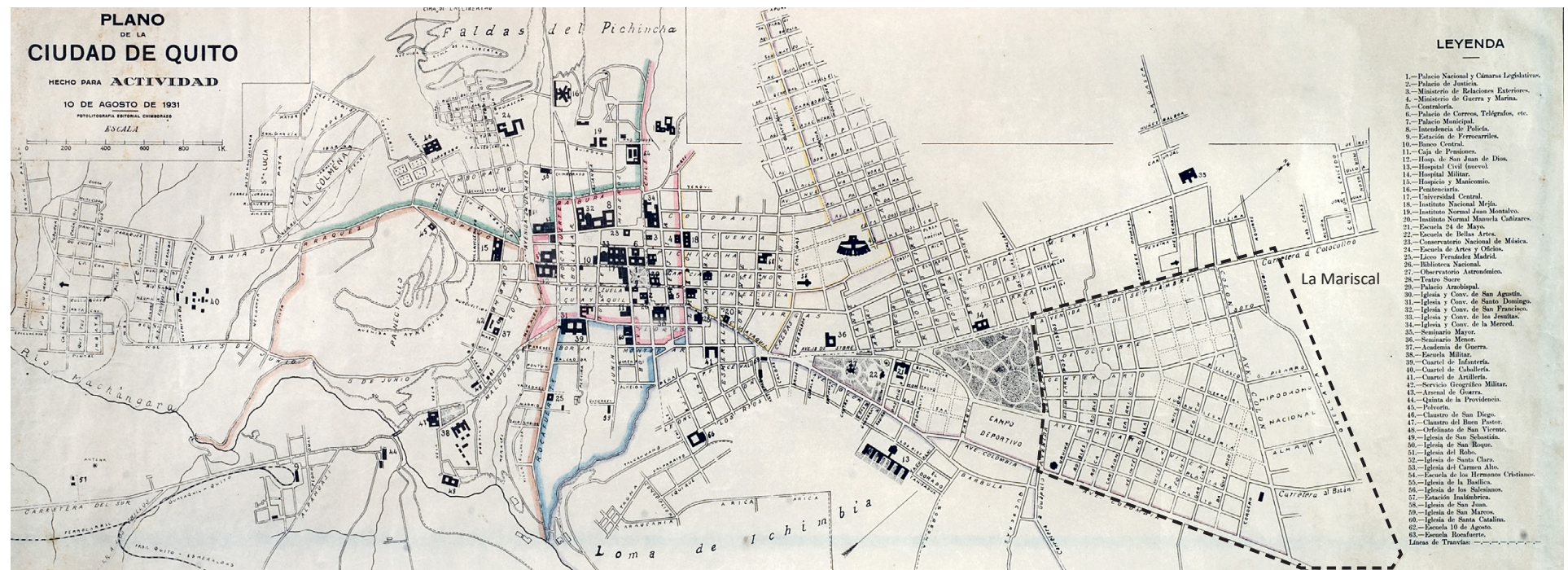


Figura 12. Plano Ciudad de Quito 1931
Fuente: Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda

Posteriormente, con el gobierno liberal de Eloy Alfaro, Ecuador se convierte en un estado laico y al espacio urbano se reintegran grandes latifundios que fueron nacionalizados y expropiados a la iglesia, bajo la “Ley de Manos Muertas”⁵. Pero la obra más representativa (1897 – 1901) fue el ferrocarril, que dinamizó el comercio, la industria e impulsó al sector agrícola. Para la ciudad de Quito, el ferrocarril trajo consigo la dotación de los servicios públicos básicos y de equipamientos colectivos, la formación de nuevos barrios que dieron un nuevo carácter a la ciudad, que se expandía en dirección hacia el sur.

Por otra parte, la bonanza del sector agrícola y su renta promovió la inversión en el sector inmobiliario, y aparece la figura del terrateniente urbano. Este también se beneficiaba de la renta que generaba la especulación de la transformación de suelos agrícolas, bosques o huertos en lotes urbanos, siendo estos, resultado de una parcelación carente de servicios de urbanización, que después los asumía el municipio. Así los finales de siglo XIX, es una época de transición hacia el capitalismo en donde el modelo radial se cambia por la de expansión lineal de la ciudad con varios centros, obras de infraestructura que permitieran conectar al núcleo con los nuevos barrios que aparecieron, con nuevas tipologías como las de la ciudad Jardín basadas en las ideas de Ebenezer Howard. En la ciudad sigue existiendo segregación, y esto se evidencia en que la consolidación de zonas dispares, como lo son el norte, centro y sur de la ciudad, con sus respectivas centralidades al interior, la Mariscal Sucre, el centro histórico, y la Villa Flora respectivamente.

En cambio en sentido de espacio público se ve enriquecido por la construcción de teatros, paseos cubiertos, es decir equipamientos y servicios. Y por primera vez se tiene la noción de Centro histórico, que intenta conservar el espacio central definido como ciudad colonial; pues Quito además de tener una jerarquía simbólica por: la política, la cultural, la religión, tenía también por demografía.

Plan de Jones Odriozola 1942

Así dentro de un contexto en donde la ciudad había crecido producto de fenómenos migratorios y aumento de ingresos fiscales, a inicios de los años 40 se intenta regularizar el crecimiento anárquico de la ciudad, para lo que se contrata al uruguayo Jones Odriozola, cuyo plan se basaba en los principios del Movimiento Moderno que proponía Le Courbusier, redactados en la Carta de Atenas y que luego comprobaremos que distaría mucho de los beneficios y ventajas que prometía.

Propone una expansión del espacio urbano que cuadruplicaba las 975ha que tenía en 1942, y se estimaba la vigencia del mismo hasta el año 2000, con una proyección de 700.000 hab.

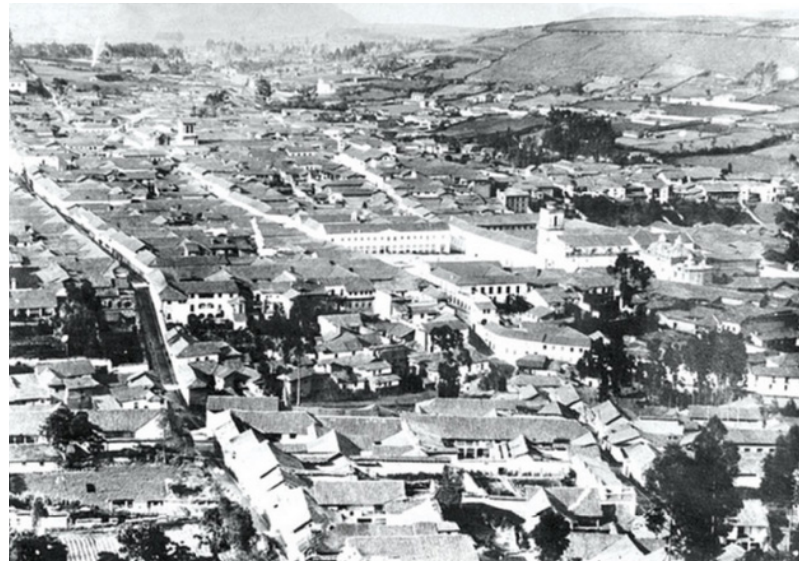
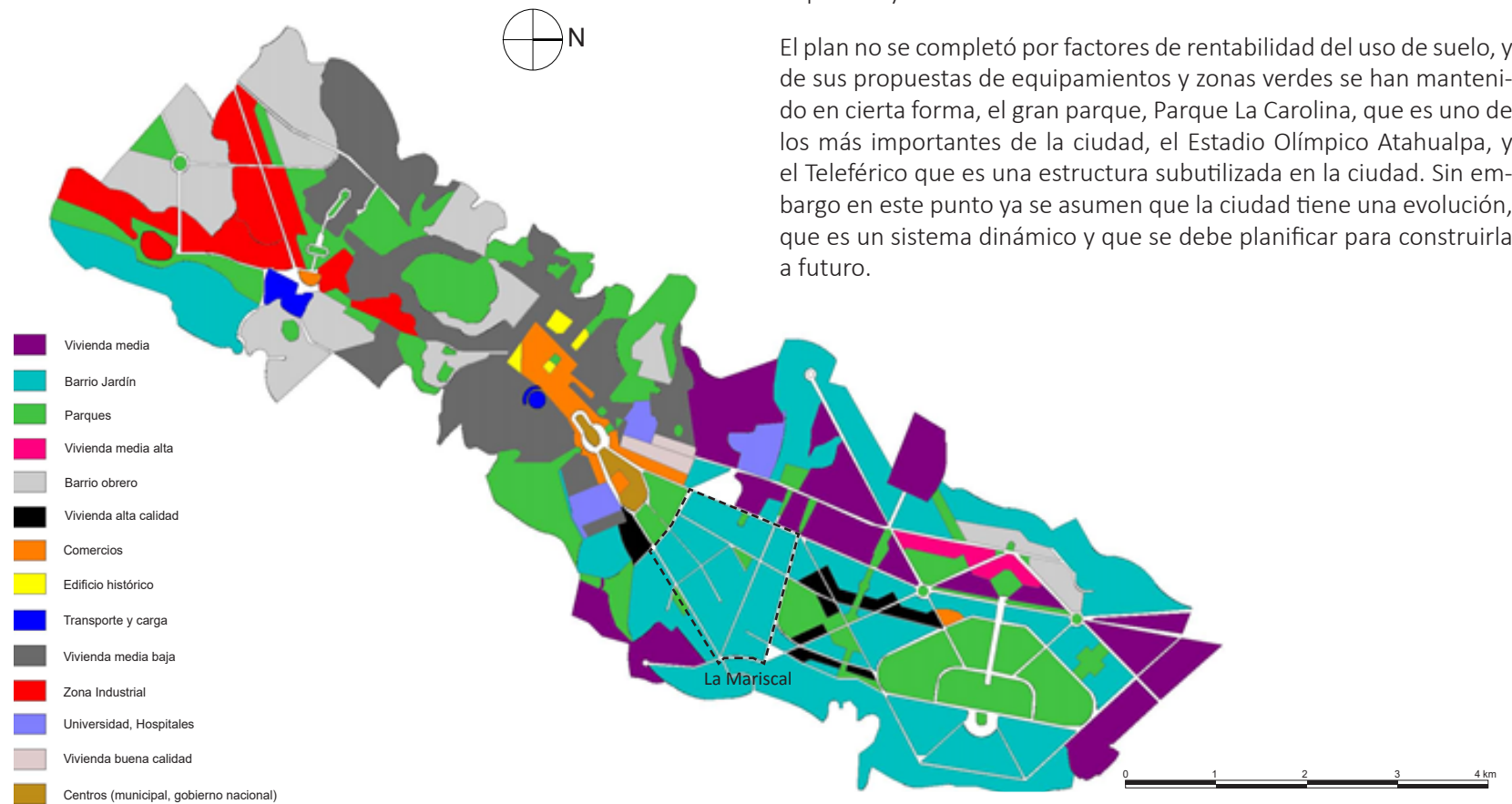


Figura 13. Vista de Quito 1894

Fuente: Flickr Revista Quito Bicentenario

⁵ ‘Durante la gestión de Eloy Alfaro se destacan tres hechos económicos’, Revista Líderes-Grupo El Comercio, Acceso: <http://www.revistalideres.ec/lideres/gestion-eloy-alfaro-destacan-tres.html>.



Zonificaba la ciudad de acuerdo a las actividades como vivienda, ocio, trabajo y circulación. Teniendo en el sur, la zona obrera; en el centro, una zona administrativa política; y en el norte, la zona residencial. Estas tres grandes zonas articuladas mediante un trazado vial racionalizado, con zonas de esparcimiento como un gran parque, un centro deportivo y un teleférico.

El plan no se completó por factores de rentabilidad del uso de suelo, y de sus propuestas de equipamientos y zonas verdes se han mantenido en cierta forma, el gran parque, Parque La Carolina, que es uno de los más importantes de la ciudad, el Estadio Olímpico Atahualpa, y el Teleférico que es una estructura subutilizada en la ciudad. Sin embargo en este punto ya se asumen que la ciudad tiene una evolución, que es un sistema dinámico y que se debe planificar para construirla a futuro.

Figura 14. Plan Jones Odriozola 1942

Fuente: Elaborado por el estudiante.



Figura 15. Plano Ciudad de Quito 1944
Fuente: Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda

Plan Director de Urbanismo 1967

En vista de que el anterior plan no había cumplido con los objetivos se crea el Plan Director de 1967 que se ejecuta con la Ordenanza 1165, que proponía una densidad de 188 hab/ ha. para los siguientes 30 años.

Con la concepción de planificación de la ciudad se crearon Mutualistas y el Banco de la Vivienda, lo que también significaba que había mucho interés por la posesión de la tierra. La falta de control y de legislación referente al uso del suelo hizo que existieran nuevos asentamientos espontáneos, resultantes de reubicaciones de diferentes sectores sociales.

Entre los lineamientos principales de este plan se tiene: la ocupación del territorio, usos de suelo que se mantenía la zonificación de 1942, y se agrega el uso mixto. Se establece un reglamento en cuanto a cada zona, determinando Tamaño de Parcelas, Intensidad de Usos con Retiros y Alturas de Edificación. Se plantea una clasificación de equipamientos de acuerdo al radio de cobertura del mismo, siendo estos: de ciudad, vecinal y de barrio.

En el tema de infraestructura se da continuidad a los ejes que bordean de norte a sur la ciudad, las Av. Occidental y Oriental. Se realizan también estudios para el emplazamiento de las Terminales de transporte terrestre y aéreo.

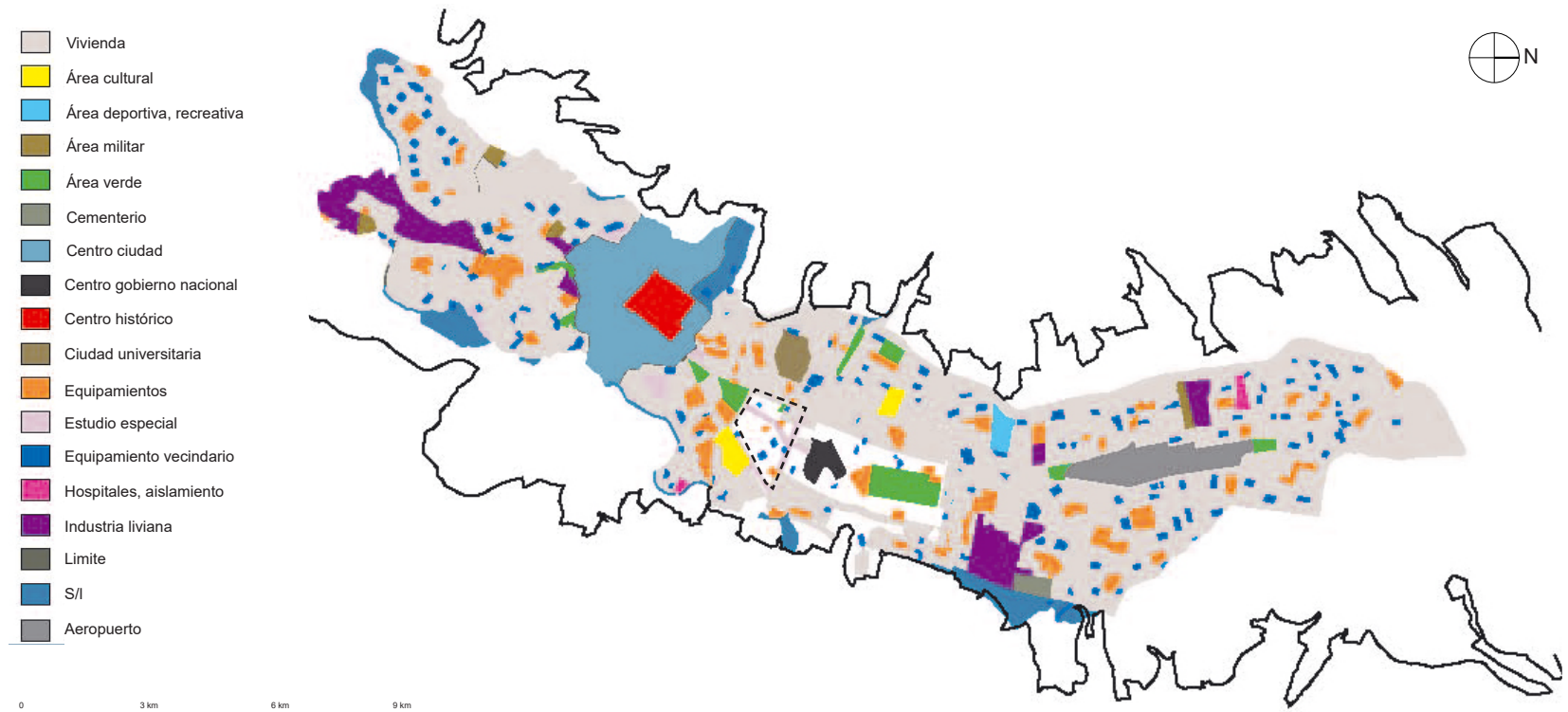


Figura 16. Plan Director de Urbanismo 1967
Fuente: Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda



Figura 17. Plano Ciudad de Quito 1970

Fuente: Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda

Plan Quito 1981

Este plan surge más que de querer una transformación de la ciudad, de querer controlar el medio social urbano, la Planificación urbana es la respuesta a patologías urbanas y el Estado toma una posición ante la urbanística de la ciudad de Quito. Reformula algunos puntos establecidos en el Plan Director de 1973. El crecimiento de la economía ecuatoriana impulsado por el boom de la explotación petrolera plantea planes de desarrollo en las siguientes áreas: espacial, social, institucional y económico. Se proponía densificar y descentralizar el desarrollo del Área Metropolitana de Quito (AMQ) con la expansión de vivienda, integración social y residencial con programas de vivienda social, el desarrollo industrial y el transporte.

En los años 80, el país padecía una crisis económica e institucional, y la administración excluía al entorno urbano de las políticas públicas, así también no era capaz de asegurar el desarrollo económico de la población. Esto trajo consigo problemas sociales como la pobreza, prostitución y la delincuencia.

El plan de los años 80 promovía un desarrollo descentralizado, definía usos de suelos, incorporando el concepto de suelo urbanizable, áreas de expansión, áreas de protección ecológica, dotación de equipamientos articulados por una red vial, integración de la centralidad con los valles colindantes y de protección histórica con respecto a áreas específicas.

Plan de Estructura Espacial 1992

Su objetivo era crear un nuevo modelo de ciudad desarrollada en policentros interconectados por un sistema vial funcional y con jerarquías definidas, para de esta forma crear una dinámica entre las entidades sociales urbanas que se dan en los barrios, comunas y parroquias. Incorpora el concepto de identidad social urbana para enfrentar la problemática barrial y lograr un equilibrio entre el paisaje natural y urbano, pero no se llega a elaborar una propuesta formal.



Figura 18. Plano Ciudad de Quito 1983

Fuente: Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda

Otros estudios

Además se registran también otros estudios realizados para la planificación de la ciudad, los cuales no contaron con la aprobación legal, pero sirvieron como referentes para los mencionados anteriormente. Entre estos tenemos:

Plan de Área Metropolitana 1973: reconoce el carácter metropolitano e integra la zona de los valles aledaños a la ciudad de Quito. Reformulado en el Plan Quito 1981

PUOS 1982: el Plan de Usos y Ocupación del Suelo propone un nuevo modelo de distribución de usos, así como la organización de la tipología edificatoria a partir de ejes y zonas. Se retoma conceptos en el Plan de 1992

POT Quito 2020 (1999): el Plan de Ordenamiento Territorial es el que se considera como Esquema director del nuevo modelo de Ciudad y clasifica al tipo de suelo en urbano, urbanizable y no urbanizable. Además entiende que en la ciudad existen varios sistemas interrelacionados como son: centralidades, áreas patrimoniales, transporte, red vial, equipamiento urbano, suelo y vivienda, y agro-producción y gestión. Además de proponer la recuperación del espacio público para mejorar la imagen urbana de la ciudad.

PGDT DMQ 2000-2020 (2001): “el Plan General de Desarrollo Territorial del Distrito Metropolitano de Quito es un instrumento operativo para orientar el desarrollo de la región metropolitana, la ciudad y sus centros poblados. Mediante el Plan se establecen las directrices para el uso responsable del territorio, con la finalidad de atender tanto las necesidades y demandas de la sociedad quiteña en el presente y en el futuro, cuanto para garantizar la sustentabilidad humana y ambiental. Es, así mismo, un objetivo vital del Plan constituirse en el medio idóneo para superar desequilibrios y desigualdades en la distribución de las condiciones de vida del territorio del DMQ”⁶.

PUOS 2003: aprobado en la ordenanza de Zonificación No 0011, bus-

ca mejorar las condiciones de habitabilidad en la ciudad consolidada como también en las no consolidadas y en los entornos naturales, para lograr un equilibrio entre los usos y morfología sobre el territorio, así como también, la población con la dotación de servicios e infraestructuras. Para lograr este objetivo se basa en: los tratamientos de las Estructuras urbano- territoriales; Usos de Suelo; Zonificación con sus respectivos Coeficientes de Ocupación de Suelo (COS); Volumen y Alturas de Edificación y Forma de ocupación; Fraccionamiento del suelo; y Categorización y Dimensionamiento del Sistema Vial. Este será la referencia para el reformularlo en la versión del 2008, y 2013, pues tiene una validez de 5 años.

Plan Metropolitanode desarrollo y Ordenación Territorial 2015-2025: directrices, políticas, objetivos definen el ámbito de actuación y de responsabilidad de la ciudadanía y de las autoridades e instituciones; y toda acción, inversión o emprendimiento que se lleve a cabo en el territorio del DMQ deben puntar a su cumplimiento.

La jerarquía de los instrumentos está dada por el Plan Nacional del Buen Vivir, Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenación Territorial, PUOS, y los Planes especiales que funcionan para determinada zona con las respectivas observaciones.

Quito en el siglo XXI

Actualmente, Ecuador cuenta con una superficie de 283. 561 km² y tiene 16.226. 571 de habitantes, densidad 54,49 hab./km². (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, INEC 2013) Se encuentra atravesado por la línea equinoccial y por la cordillera de los Andes, lo que hace que tenga paisajes diversos como los que se observan en las cuatro regiones, que son Sierra, Costa, Oriente y Región Insular o Galápagos, siendo así que es “uno de los 17 países más biodiversos del planeta”⁷. Ver figura 19.

⁶ CARRIÓN, DIEGO: Plan General de Desarrollo Territorial 2000-2020, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2000

⁷ <http://www.quito.com.ec/la-ciudad/sobre-ecuador/ecuador-ama-la-vida>



Figura 19. Ubicación geográfica de Quito
Elaborado por el autor

A su vez, estas regiones se dividen en provincias, y sucesivamente en cantones, los cuales tienen parroquias urbanas y rurales. La provincia de Pichincha, con su capital el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) cuenta con una extensión de 4.183 km² (80km largo, 5 km ancho) y una población de 2.239.191 millones aproximadamente distribuidos en 33 parroquias rurales y 32 parroquias urbanas.

Se encuentra rodeada por montañas y atravesada por quebradas que se consolida a largo de un valle a una altura promedio de 2.850m s.n.m, con un clima beneficiado por encontrarse en la latitud 0°13'07"S 78°30'35"O, atravesado por la línea equinoccial.

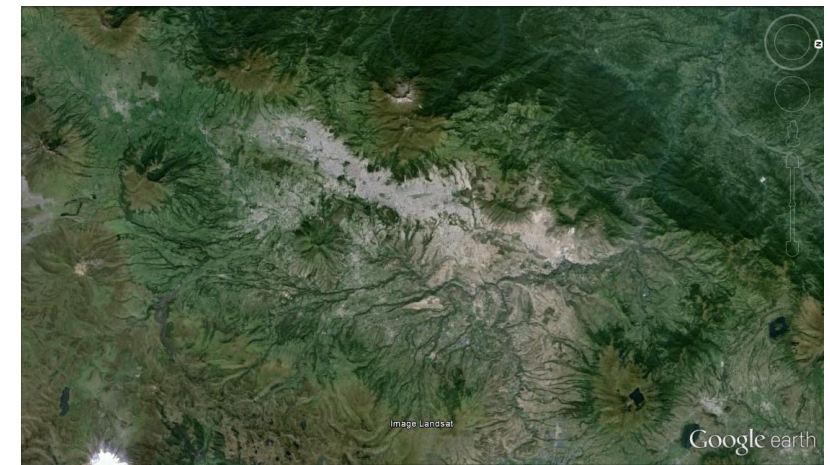










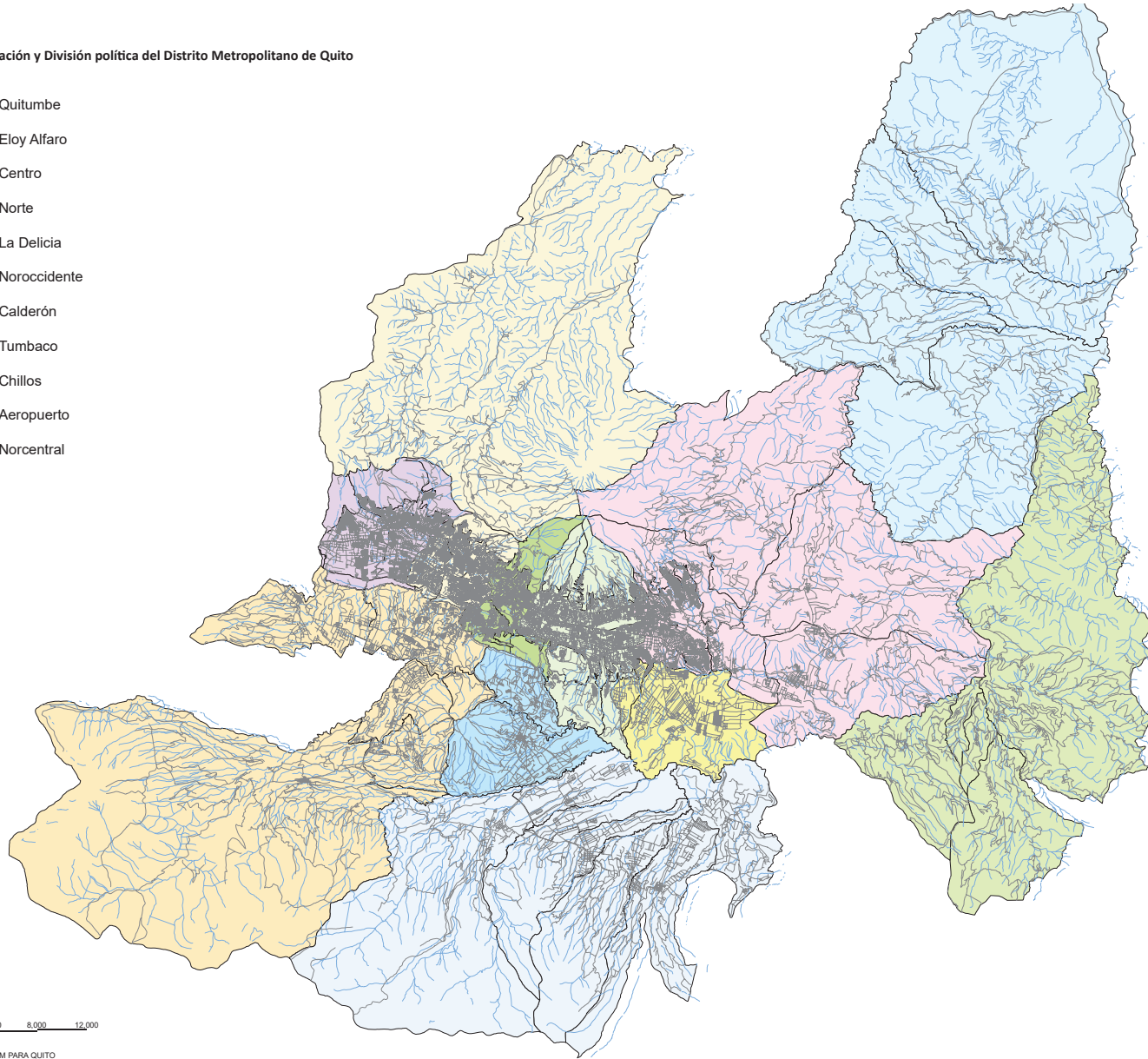


Figura 20. Vista aérea de Quito
Fuente: Google Earth

El DMQ está dividido en 11 Zonas Metropolitanas (ver figura 21) gestionadas por 8 como Zonas Administrativas, donde el alcalde designa a su administrador, cuya función es descentralizar las entidades municipales y promover la participación ciudadana. Además existe la Administración Zonal Turística La Mariscal, que se encarga de forma específica de la zona en estudio debido a la importancia y el impacto económico que tiene en la ciudad.

Administración y División política del Distrito Metropolitano de Quito

-  Quitumbe
-  Eloy Alfaro
-  Centro
-  Norte
-  La Delicia
-  Noroccidente
-  Calderón
-  Tumbaco
-  Chillos
-  Aeropuerto
-  Norcentral



Escala gráfica
0 4,000 8,000 12,000
DATUM WGS 84
PROYECCIÓN TM PARA QUITO

Figura 21. División Política y Administrativa del Distrito Metropolitano de Quito
Fuente: Secretaría de Territorio, Hábitad y Vivienda



Figura 22. Fotografía de Quito moderno
Fuente: Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda



Figura 23. Fotografía de vista panorámica desde el Panecillo
Fuente: Flickr angheloflores

Ciudad Maravilla

Por ser la capital del Ecuador, Quito siempre ha sido uno de los principales atractivos turísticos de nuestro país por varios factores como: posición geográfica en la mitad del mundo, la declaración de la UNESCO en 1978 al Centro Histórico como Patrimonio Cultural de la Humanidad, así como también la declaración de Patrimonio de la Humanidad a las Islas Galápagos. Hasta hace unos años, Quito era uno de los destinos “obligados” para llegar a Galápagos, y los turistas tenían un perfil de extranjeros adultos, de procedencia europea.

A inicios del siglo XXI se empezó por potencializar este aspecto, por lo que además de campañas turísticas se participó como sede de eventos internacionales como Miss Universo, siendo una gran publicidad para el país y proyectando a la ciudad, como puerta de entrada. De igual forma se trabajó en aspectos de regeneración de diferentes zonas de la ciudad como lo son el Centro Histórico y el barrio de la Mariscal, con el fin de brindar una buena imagen al turista, debido a que son las zonas más visitadas por los turistas como se muestra en la figura 24.

De forma especial en los últimos años, la ciudad de Quito ha contado con reconocimientos especiales como la elección el Mejor Destino de Sudamérica 2013, 2014 y 2015. Dicho premio es un gran reconocimiento para la ciudad, y ha hecho que la atención de los turistas se centre en Quito como potencial destino, de forma que hasta el 2014

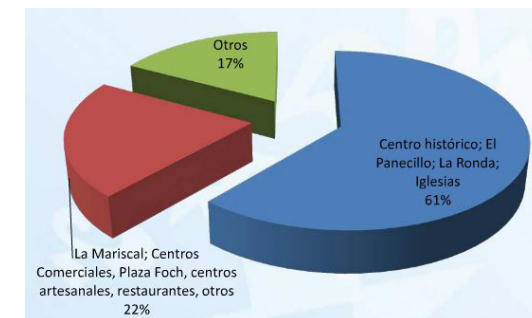


Figura 24. Lugares más visitados, SIIT Sistema Institucional de Indicadores Turísticos 2013
Fuente: Empresa Metropolitana Quito Turismo

según Quito Turismo, hasta el 2014 Quito recibió 680.000 turistas no residentes, lo cual representó un incremento del 8.5% con relación al 2013, por lo que se prevé para el 2018 que la ciudad pueda recibir 1.000.000 de turistas.

A pesar de los reconocimientos a nivel turístico que ha tenido la ciudad, Quito enfrenta una serie de problemas que no solamente afectan al sector turístico, pues últimamente se ha trabajado mucho en el marketing de la ciudad, sino que principalmente son problemas que aquejan a los ciudadanos en el día a día y que hacen que la calidad de vida no sea tan buena como podría ser, debido a las buenas condiciones climáticas que se tiene. Así, en la actualidad encontramos un Quito resultante de un crecimiento complejo y expansivo que no ha seguido una linealidad como la constitución alargada de la ciudad nos haría pensar. Ha sido resultante de la expansión de diversos “centros” desarticulados y no consolidados, sino más bien disgregados.

La zonificación enfocada en la nueva ciudad, sin considerar la ciudad existente y la falta de continuidad y profundización en los estudios de planeamiento, y en el desarrollo de Planes Especiales o Proyectos Urbanos ha dado como resultado una ciudad con un tejido urbano, expansivo y poroso, resultado de intervenciones individualistas que han obedecido a la dinámica del sector inmobiliario y que no se han preocupado por mantener una unidad tipo-morfológica en los barrios, ni por crear una identidad en la arquitectura y un sentido de pertenencia en los ciudadanos. La ciudad está desconectada con el entorno natural en el que se asienta y se refleja en un paisaje natural degradado a escala macro, y una imagen urbana deteriorada, discontinua y no amigable en la escala de peatón, lo que ha hecho que Quito sea una ciudad motorizada y sufra de graves problemas de tráfico.

La actual administración propone el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015-2025, que es de carácter mandatorio para todas las acciones y emprendimientos que se realicen en el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) deben estar enmarcadas bajo sus conceptos y principios, que propone a Quito como: prioridad la a salud, educación, cultura, transporte público; que brinde una mejor calidad de vida a los ciudadanos.

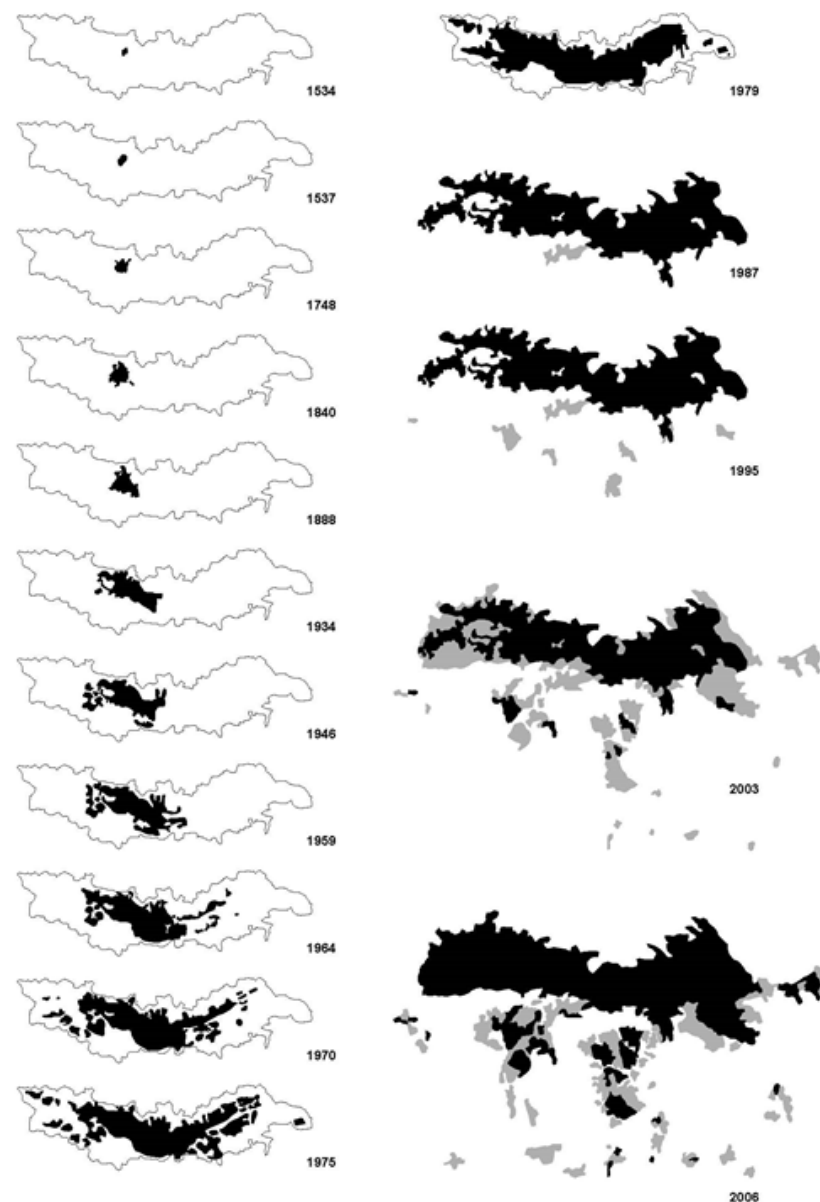


Figura 25. Mancha de crecimiento urbano de la ciudad de Quito

Fuente: Empresa Metropolitana Quito Turismo

Para lograr esto se propone desarrollar a la ciudad en base a los siguientes ejes:

- Ciudad de Oportunidades, siendo una ciudad productiva que recibe la mayor cantidad de migración interna en el país, es indispensable que se apunte al desarrollo económico mediante a través del apoyo al emprendimiento de pequeñas y medianas empresas, así como también a las grandes que actualmente ya se encuentran sentadas en la ciudad y constituyen fuentes de empleo para la población productiva que corresponde al 50% de la población total de la ciudad. Se apuesta también a continuar incentivando al sector turístico, ya que es una de las fortalezas de la Quito, y que se evidencian en los últimos reconocimientos que ha obtenido la ciudad, como se menciona anteriormente.
- Ciudad Inteligente, este eje propone la integralidad de los dos ejes anteriores con el cuidado medioambiental y la propuesta de una ciudad compleja, que se adapte a las necesidades de los diferentes grupos sociales que la habitan, una ciudad bien conectada, cómoda y caminable, una ciudad sostenible en el tiempo.

Para cumplir con estos ejes se requiere que en la ciudad se desarrollen múltiples centralidades, es decir, con varios polos de desarrollo provistos de servicios, equipamientos y espacios públicos de calidad; significa que la ciudad se desconcentre del su actual núcleo, que es el centro-norte moderno, en donde se emplaza el barrio de la Mariscal, que será analizado.

A pesar de que en los últimos años se ha realizado un énfasis en los programas culturales desde el gobierno local, es importante reconocer las expresiones artísticas y culturales que se producen en la ciudad, en barrios tradicionales además del Centro Histórico, y considerar la diversidad de estas expresiones como potenciales para buscar la integración y cohesión social, para rescatar la identidad y el patrimonio tangible e intangible con la participación de la comunidad en la gestión cultural.

2. Origen y Metamorfosis

Generación: Urbanizando haciendas

Cronologías de la evolución

Paisaje y estilo de vida

Degeneración: Globalización 100%

Del “Rosa al Rojo”

Regeneración: Mariscal 2.0

Plan Especial de La Mariscal 2004

¿Degeneración?

Plan Especial de Gestión Turística 2014

Conclusiones

Anexos

Origen y Metamorfosis

La Mariscal es una de las centralidades que se ha consolidado en la ciudad de Quito. Como se resume en el siguiente gráfico, la concentración de actividades comerciales, religiosas y culturales se sitúan en tres puntos dentro de la ciudad: el Quito Colonial, el Quito Moderno y el Quito Contemporáneo. La Mariscal era una zona que inicialmente se consideraba la periferia de la ciudad, con procesos de crecimiento expansivo hacia el sur, pero principalmente hacia el norte guiado por su topografía; no obstante en la actualidad, los procesos de urbanización han logrado extenderse de forma desbordante hacia los valles. De esta forma, La Mariscal se posiciona como un área céntrica en la que se evidencian la transformación a lo largo del tiempo.

Su riqueza patrimonial, representa la multiculturalidad de la ciudad en el siglo XX y es el segundo lugar más visitado después del Centro Histórico, por los turistas extranjeros y nacionales, es sin duda uno de los sectores emblemáticos de la ciudad. La Mariscal constituye uno de los pocos barrios que se puede decir que poseen una identidad colectiva. A pesar del potencial indiscutible que tiene esta zona de Quito para consolidarse como un barrio modelo en la imagen de la ciudadanía, esto no ocurre, especialmente por la falta de consensos en los intereses de los diferentes actores del barrio, que generan condiciones de inseguridad y deterioro del espacio público que no son otra cosa que el reflejo de un cúmulo de problemas sociales, económicos y físicos que enfrentan las ciudades, especialmente en Latinoamérica.

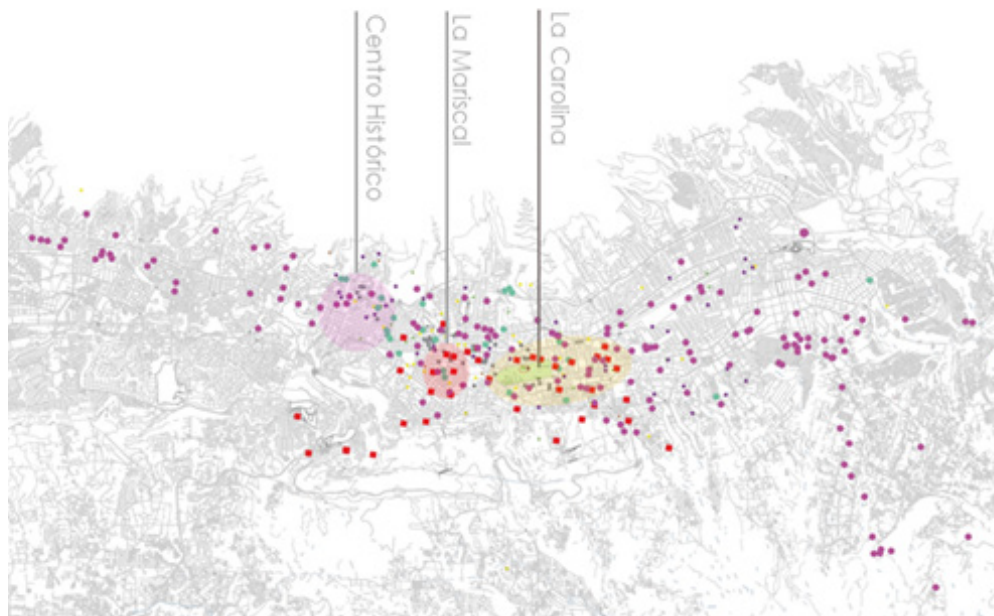


Figura 01. Centralidades urbanas del Distrito Metropolitano de Quito
Elaborado por el autor.

Actualmente La Mariscal está conformada (160 manzanas y 200 ha) por varios sectores del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, que acorde con la Ordenanza Reformativa No 0447, de Octubre del 2013, ha dispuesto que se incluyan dentro de los límites de la zona de estudio. Estos son:

Al sur: Av. Patria, este: Av. 12 de Octubre, Alfredo Meña Camaño e Isabel La Católica, norte: Av. Francisco de Orellana y al oeste: Av. 10 de Agosto.

Con el pasar de los años la conformación del barrio ha ido variando de acuerdo a acontecimientos políticos y socioeconómicos que fueron transformando el espacio público y el espacio construido, hasta el punto de llegar al deterioro. De igual forma la imagen urbana en el colectivo, lo que ha provocado varias intervenciones de regeneración urbana en la zona.

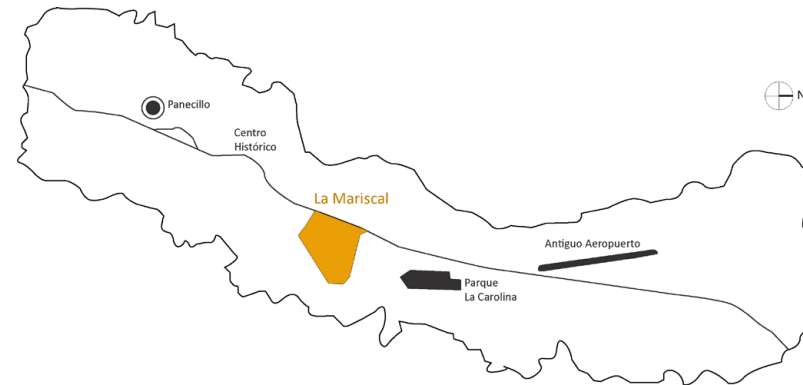


Figura 02. LCS QUITO Calle Calama
Fuente: Flickr LA CASA SOL (Classic Inn & Andean Lodge)

Figura 03. Ubicación y límites del Barrio La Mariscal
Elaborado por el autor.

Generación: Urbanizando haciendas

Como se ha explicado en el capítulo anterior la ciudad de Quito a principios del siglo XX sufre un proceso de expansión urbano motivado por una serie de razones como:

- Modernización de la ciudad, con obras de infraestructura como el ferrocarril que empieza a funcionar en 1908 y que representan innovación en movilidad y en temas de materialidad, técnicas de construcción.
- Servicios de alumbrado eléctrico (1906), y dos años más tarde, de agua potable; impulsó la industrial textil y el desarrollo económico que provocó una masiva migración del campo a la ciudad que duplica la población.
- Condiciones de insalubridad, hacinamiento y tugurización en el centro histórico de Quito, lo que motivó principalmente a las clases acomodadas, a salir en busca de nuevos territorios.
- El automóvil como avance mecánicos que favorecían la movilización y los desplazamientos de largas distancias, se consideraba ya a esta nueva variable de diseño para la ciudad moderna.
- Bonanza en el sector agrícola que impulsaba la inversión del capital en el sector inmobiliario en los principales centros urbanos de Quito y Guayaquil.

En 1922 con motivo del Centenario de la Batalla de Pichincha (24 de mayo de 1822), liderada por el Mariscal Antonio José de Sucre, y con el auge de las ideas de expandir la ciudad, Víctor Emilio Estrada, promueve la creación del barrio La Mariscal Sucre, que surge como urbanización de residencias vacacionales en terrenos rurales que se ubicaban al norte del Ejido, en el comienzo de la planicie Iñaquito, que por su regularidad topográfica tenía mejores condiciones de iluminación, visuales y ventilación.

¹ Urbanización entendiéndose como la dotación de terrenos que disponen de servicios de agua, alcantarillado, luz, recolección de basura, y transporte público.

Este proceso expansivo no fue parte de un plan general, de hecho el término “urbanización”¹ está mal usado, pues surgió como un proyecto privado de lotización por parte los terratenientes urbanos, propietarios de terrenos rurales cuyo interés era incrementar el valor del suelo, sin importar la existencia de servicios básicos, costo que después asumía el municipio. Con el fin de ordenar los procesos de urbanización y comercialización de lotes el municipio permite solamente la venta de lotes que cuenten con los servicios básicos. De forma que en 1917, los terrenos cerca a la Av. Colon, ya contaban con todos los servicios y en los anuncios se hacía hincapié en este punto. Eran terrenos de 1000 m² que se comercializaban a 10 sucres/m².

Enmarcado por ejes de circulación lineal el trazado se conforma de una manera regular, el espacio público y las áreas verdes se vieron relegados, resultados del interés privado de los propietarios que buscaban mayor área de venta. La necesidad de áreas verdes se vio suplida al tener en el borde sur, los terrenos del Parque de Mayo, actualmente parque El Ejido, inaugurado con motivo del Centenario de la Batalla de Pichincha; además por el planteamiento de viviendas con su propia área de jardín.



Figura 04. Vista desde el sur hacia el antiguo Ejido, 1910
Fuente: tomado del libro La Mariscal, Amparo Ponce

Cronologías de la transformación

A través del siglo XX el barrio ha sufrido transformaciones que han ido consolidando y modificando el entorno y el paisaje urbano de la zona. A lo largo de estos años también se ha ido construyendo una imagen en la memoria del colectivo quiteño y también del extranjero como veremos en la siguiente descripción de los hechos y características más importantes de cada década.

Comienzos de Siglo XX - 1920

La primera transformación importante del uso de suelo es: áreas rurales con vocación agrícola que se convierten en las segundas residencias o residencia temporal de la burguesía quiteña y guayaquileña, que eran los principales asentamientos urbanos como ya hemos mencionado.

Estas viviendas se asentaban en zonas "rurales", grandes terrenos y cuyas áreas de construcción no superaban el 10% del área total de terreno. La riqueza del paisaje y las condiciones naturales motivaron el desplazamiento de límites urbanos de la ciudad hacia el noreste del centro histórico, y no hacia el sur de la ciudad, porque no resultaba

atrayente para los grupos de poder. Dentro de este proceso existieron obras de infraestructura que fueron detonantes del crecimiento y formación del barrio de La Mariscal, entre ellos están el Tranvía de Quito que funcionó desde 1910-1948, hasta que se reemplazó por el servicio de bus urbano, aún en vigencia. Cuando éste fue inaugurado en 1914, el barrio aún no se había consolidado.

El tranvía salía desde la Estación de Chimbacalle hasta la calle Colón, recorrido que tenía potenciales de conexión con las carreteras de Gúapulo (actualmente Av. 12 de Octubre) y el Batán, además de crear un gran paseo en la Av. Colón. Sobre esta avenida se encontraba el Hipódromo, con lo que se prestaría un mejor servicio a sus usuarios. El tranvía representaba un valor añadido que revalorizó el sector, de igual forma, sucede con el Hipódromo inaugurado el 24 de Mayo del 1915, en conmemoración de la Batalla de Pichincha. Este equipamiento, era el centro de diversión de la aristocracia de la época y su establecimiento en el barrio representaba un símbolo de "estatus" para quienes vivieran ahí. Años más tarde el hipódromo se trasladó hacia el sector de La Carolina, siguiendo un poco con esta línea de crecimiento expansivo que genera los barrios de moda, que son las nuevas centralidades de la ciudad.

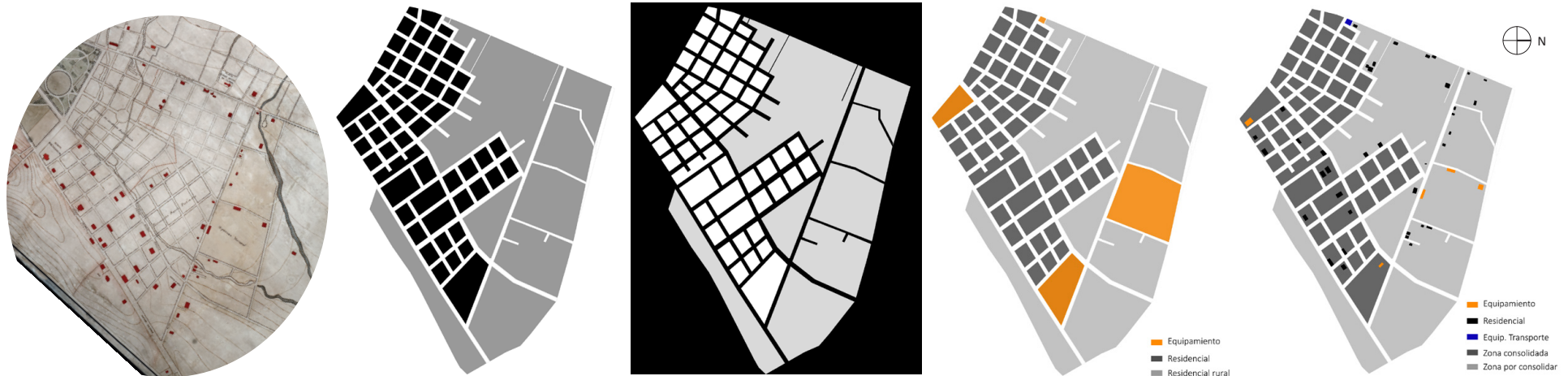


Figura 05. Estructura urbana en los años 20
Elaborado por el autor.

1930

Conforme se desarrollaba el barrio de La Mariscal en la ciudad, se empezó a urbanizar sectores aledaños, hacia el norte, en los terrenos de la Hacienda La Pradera. Con estas obras de urbanización en el lapso de 1930-1940 se jerarquizan las vías que van definiendo a nuestra zona de análisis como son: El Centenario (Av. Amazonas) y Mariano Aguilera (Av. 6 de Diciembre). A estas, se adhieren aquellas vías que conformaban los límites de La Mariscal, que son: Av. 10 de Agosto, Av. 12 de Octubre y Av. Patria.

Para esta década, en la zona de estudio aparecen diferentes estructuras sociales y espaciales, que poseen diferentes características y rompen la homogeneidad inicial, en la creación del nuevo barrio. Así volvemos a observar cómo la jerarquización del espacio en base a los estratos sociales provoca segregación espacial en la zona. Entonces encontramos en “La Mariscal” tres sub-zonas con diferentes implantaciones, trazados y morfologías urbanas.

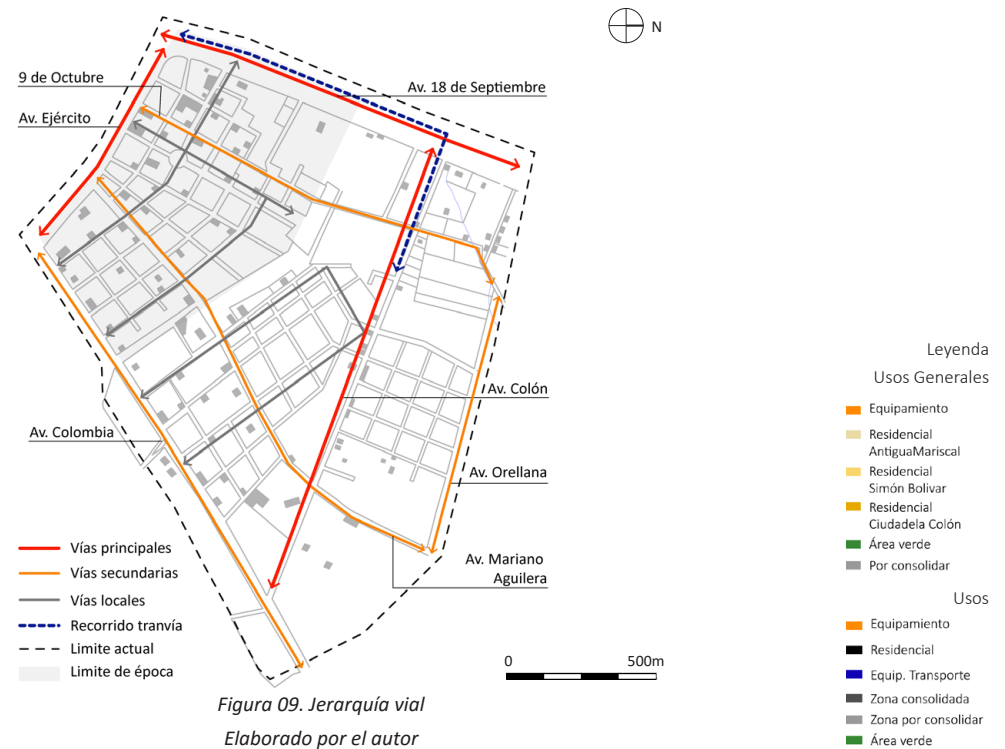


Figura 09. Jerarquía vial
Elaborado por el autor

1930

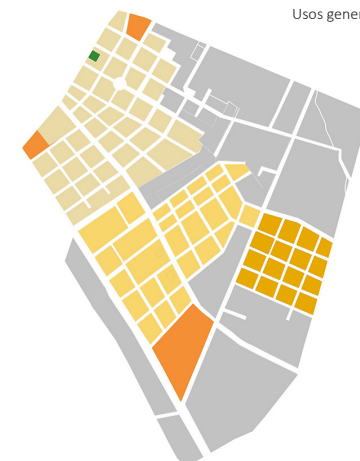
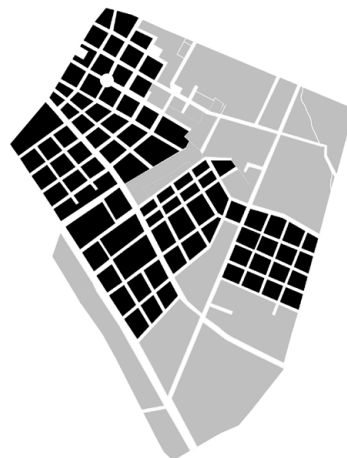


Figura 10. Estructura urbana en los años 30
Elaborado por el autor.

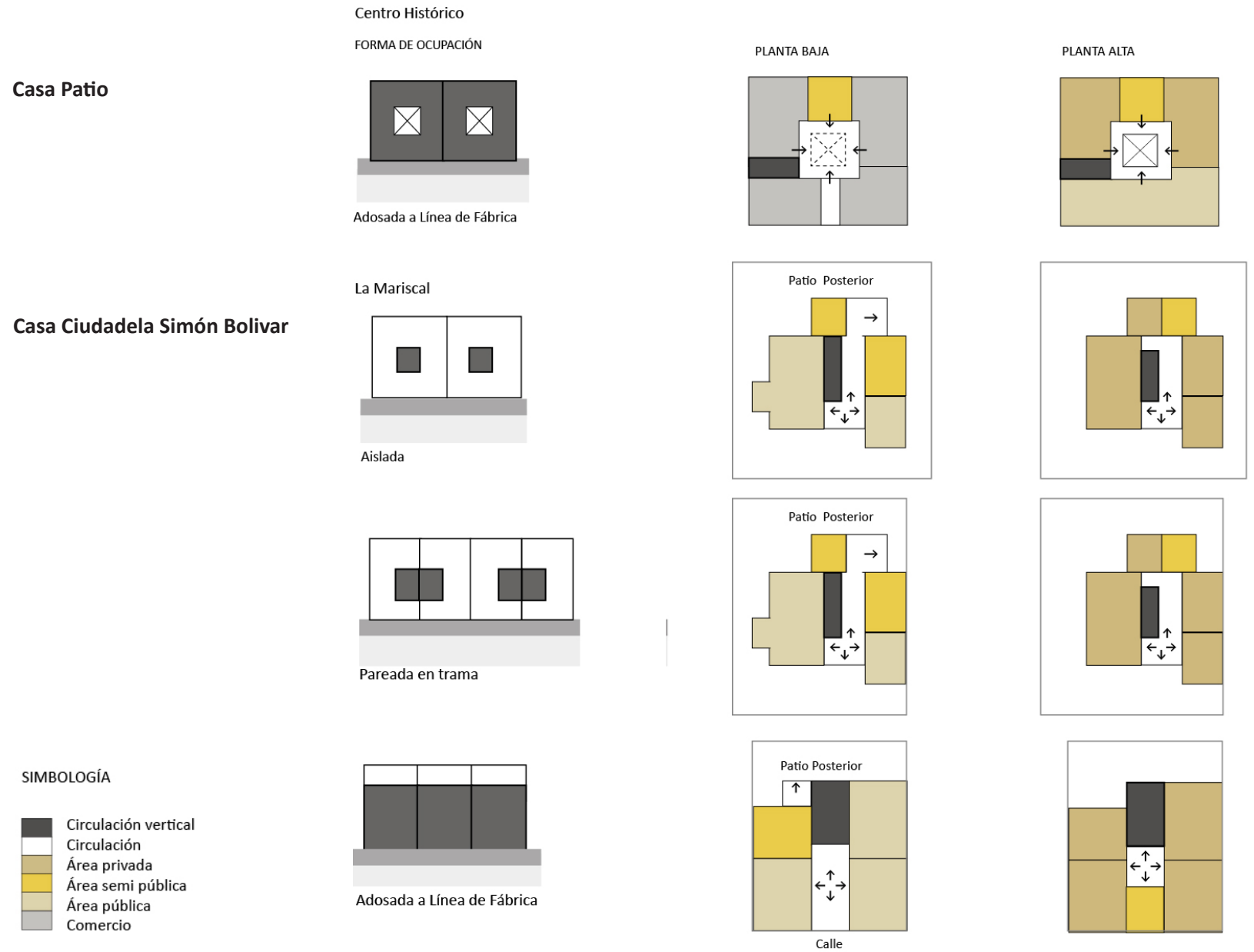


Figura 11. Cuadro comparativo de las nuevas tipologías de vivienda en relación a la del Casa Patio del Centro Histórico
Elaborado por el autor.

Antigua Mariscal Sucre:

- Clase alta, aristocracia quiteña.
- Originalmente concebida como viviendas temporales o de descanso.
- Terrenos de dimensiones mayores.
- Villas y palacetes de estilo neoclásico y republicano.
- Tipología de edificación aislada, con grandes jardines alrededor.
- Trazado urbano ortogonal regular, con vías más amplias y arborizadas que permitieran la circulación vehicular.

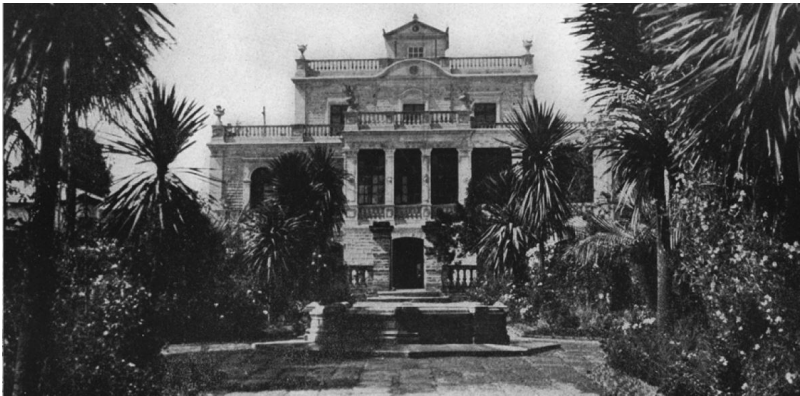


Figura 12. Quinta Presidencial

Fuente: Tomada del libro *La Mariscal*, Amparo Ponce

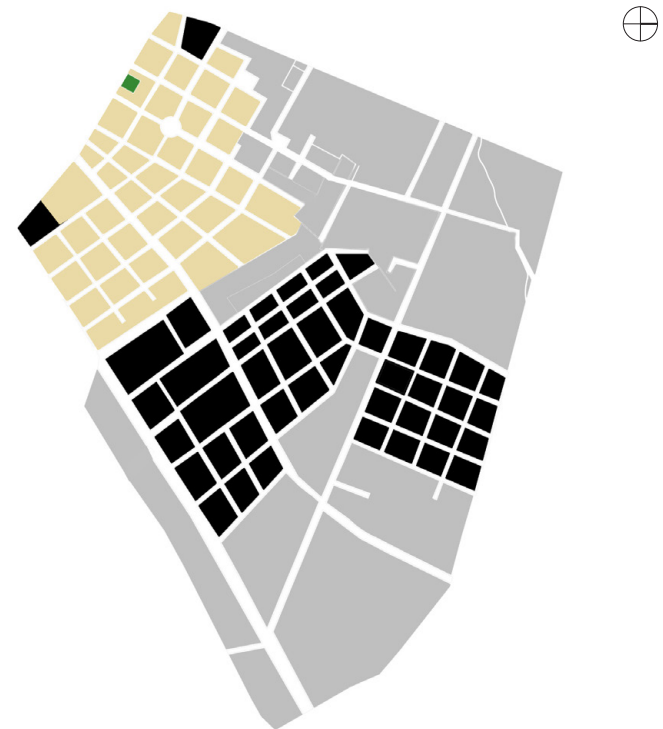
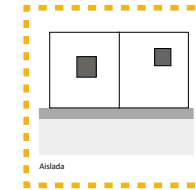


Figura 13. Zonificación de la Antigua Mariscal

Elaborado por el autor.

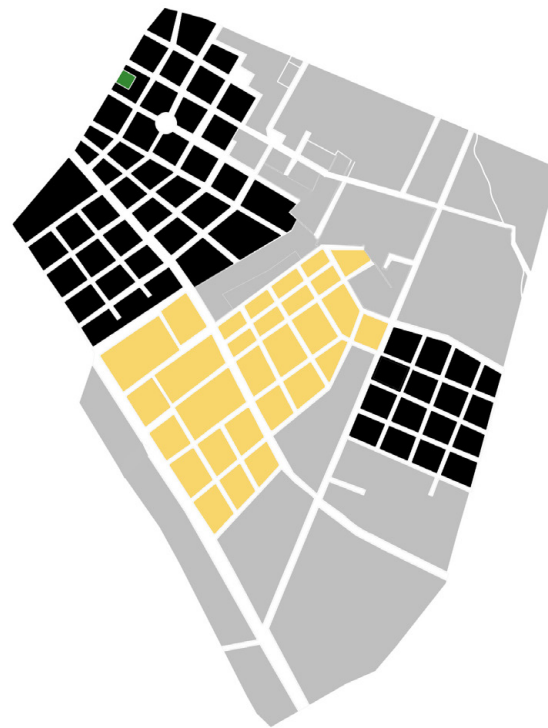
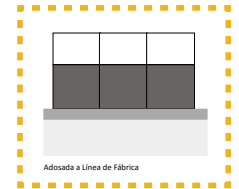


Figura 14. Zonificación del barrio Simón Bolívar
Elaborado por el autor.

² JUNTA DE ANDALUCÍA: Centro Histórico de Quito. La Vivienda, Clasificación Tipológica, Pág. 107, Municipio de Quito, Junta de Andalucía, Editorial Fundación Trama, Quito, 1991



Los siguientes conjuntos habitacionales construidos en esta época utilizan el ladrillo como nuevo sistema constructivo diferente al tapial y adobe utilizado en el centro histórico.

Simón Bolívar:

- Plan de vivienda popular, afiliados de la Caja de Pensiones.
- Trazado urbano ortogonal con vías cuyo ancho mínimo 12m, inferior a las dimensiones de la Antigua Mariscal Sucre.
- Aceras arborizadas.
- Dos tipologías de edificación en las viviendas propuestas:
 - Casas en hilera a línea de fábrica, con jardines posteriores. Dos pisos de altura, con vanos rectos perfilados con molduras, remates en antepechos y balaustradas.² Ubicadas entre las calles Foch y Wilson, y Juan León Mera y Av. Amazonas

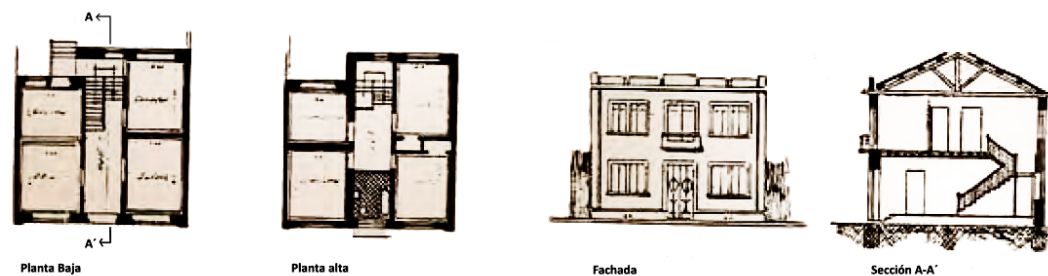


Figura 15. Proyecto Ciudadela Simón Bolívar, Caja de Pensiones Opción 1
Fuente: Tomadas del libro La Mariscal, Amparo Ponce, editadas por el autor

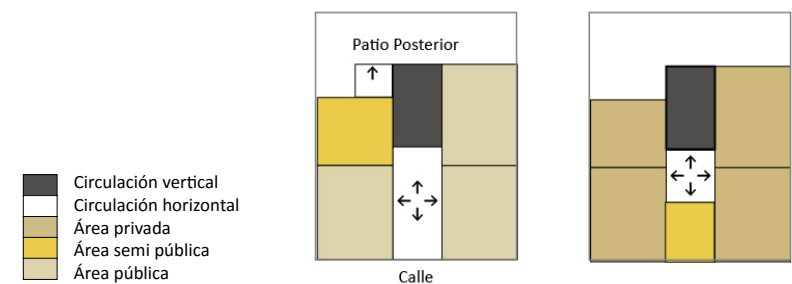


Figura 16. Esquema de Planta del proyecto opción 1
Elaborado por el autor.

- o Viviendas aisladas, pequeño jardín en retiro frontal, de dos pisos, vanos rectos y cubiertas a dos aguas. De esta existe la variante adosada.

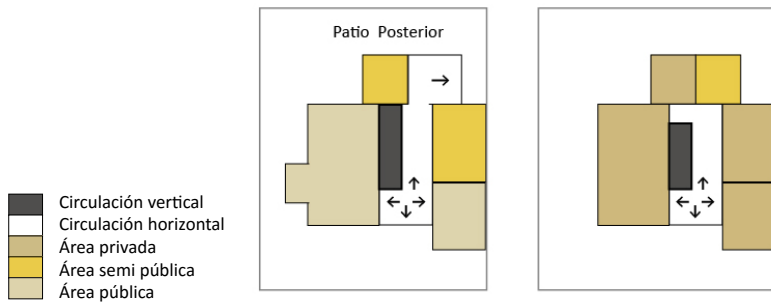


Figura 17. Esquema de planta del proyecto opción 2

Elaborado por el autor.

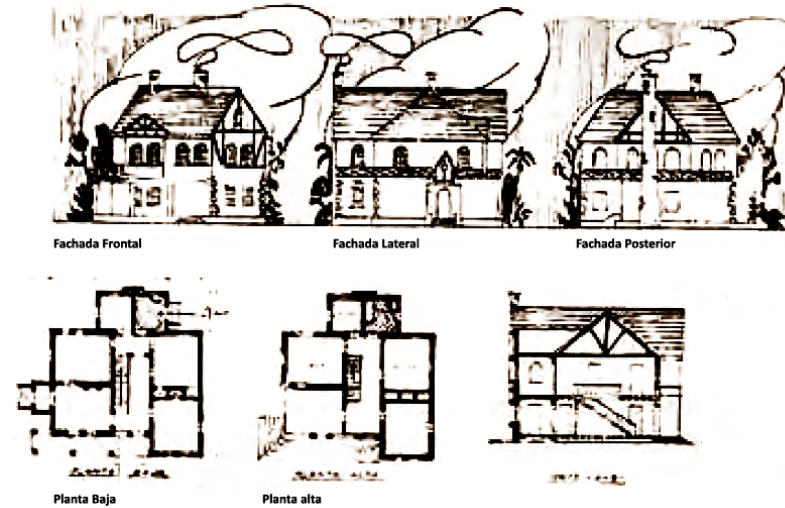


Figura 18. Proyecto Ciudadela Simón Bolívar, Caja de Pensiones Opción 2

Fuente: Tomadas del libro La Mariscal, Amparo Ponce, editadas por el autor



Figura 19. Calle Juan Rodríguez. Proyecto Caja de Pensiones, Ciudadela Simón Bolívar

Fuente: Flickr



Figura 20. Calle Juan Leon Mera y Pinto. Proyecto Caja de Pensiones, Ciudadela Simón Bolívar

Fuente: Tomadas del libro La Mariscal, Amparo Ponce

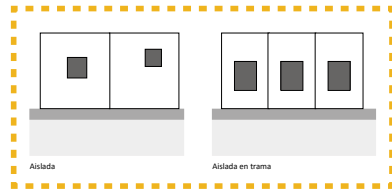


Figura 21. Zonificación de la ciudadela Colón
Elaborado por el autor.

Ciudadela Colón:

- Clase alta, aristocracia quiteña.
- Villas aisladas con jardines, de arquitectura renacentista.
- Se extendía a los extremos norte y sur a lo largo de la Av. Colón.
- Comprendió de dos fases de consolidación, la primera fue desde la Av. 10 de Agosto hasta ala Av. 6 de Diciembre. La segunda, desde la Av. 6 de Diciembre hasta la Av. 12 de Octubre.



Figura 22 Quinta La Circasiana, Chalet de Jacinto Jijón y Camaaño 1922
Fuente: tomado del libro La Mariscal, Amparo Ponce

En esta década junto con los programas de vivienda surgieron la necesidad de implementarse equipamientos educativos como la Escuela Matutina Santa Mariana de Jesús que se funda en 1932, y que a mediados de los cincuenta cuando funciona como colegio. El Colegio Alemán, resultado de la migración después de la Primera Guerra Mundial, mismo que estaría en el barrio hasta 1942, año en el que se retira el permiso de funcionamiento, muestra de rechazo a la Segunda Guerra Mundial, por parte del gobierno ecuatoriano de la época.

1940

En 1941 como se ha mencionado en el capítulo anterior, se realizaba el primer estudio de planificación urbana, el Plan Jones Odriozola que es de los más influyentes para el desarrollo de la ciudad. En este plan, se ratifica la condición jerárquica que tenía el nuevo barrio de La Mariscal. “Se declaró zona residencial de primera clase a la comprendida entre los siguientes linderos: por el sur, calle Ante, por el Norte, Av. Orellana, por el Oriente, la Ciudadela La Floresta y por el Occidente, la Av. América.” Límites dentro de la cual se suscribe la zona de estudio.

En el ámbito internacional, era un periodo muy convulsionado por la Segunda Guerra Mundial y en el ámbito nacional también, por la Guerra con Perú. Con la Segunda Guerra Mundial llegaron muchos migrantes a este nuevo barrio, alemanes en contra del régimen nazi, checos, judíos, etc. En su mayoría todos los migrantes se radicaron en la zona de estudio y conformaron un barrio unido, lo que entre ellos lo llamaban “guettos” aunque no aplicara como tal su definición. Por esta razón el barrio se consolida en gran parte con arquitectura de influencia europea y árabe.

Para el año 1945, existía un 50% de ocupación del suelo por residencias particulares, que la consolidaban como una zona residencial de primera categoría, esto incluía el mejoramiento de infraestructura y la dotación de equipamientos para una mayor población, por lo que pronto se empezaron a construir colegios, iglesias y clínicas.

En el ámbito educativo, el Colegio Alemán, se reemplazó por el Colegio Pedro Pablo Borja No2, un instituto educativo de varones, y el Colegio Santo Domingo de Guzmán, instituto educativo femenino, que tenían una cobertura de escala global. Sobre la Av. 6 de Diciembre se encuentra uno de los colegios femeninos más tradicionales de la ciudad, el “Instituto Pedagógico de Señoritas” actualmente, Unidad Educativa Experimental Manuela Cañizares. El edificio fue construido por los arquitectos Alfonso Calderón Moreno y Edwin Adler.

Otro de los equipamientos de salud importantes a escala barrial, y actualmente distrital, aparece en 1949 con el nombre de Clínica Pichincha, resultado de una sociedad de médicos que compra la Clínica Moderna, y que en la actualidad es una de las clínicas privadas con mayor renombre de la ciudad.

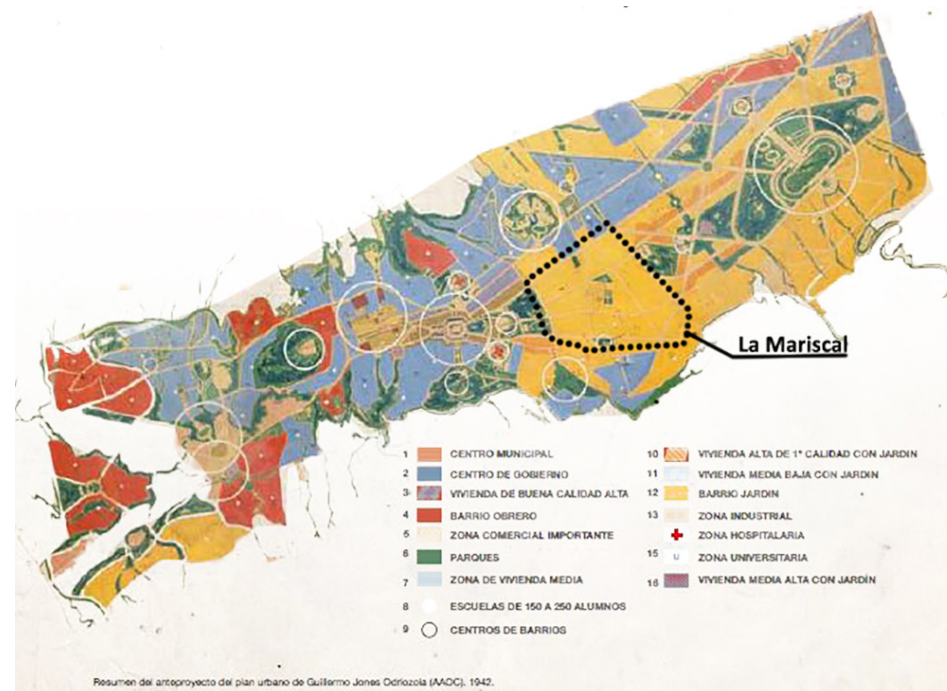


Figura 23. Influencia del Plan Odriozola en La Mariscal

Fuente: tomada del libro La Mariscal, Amparo Ponce. Editada por el autor

1950

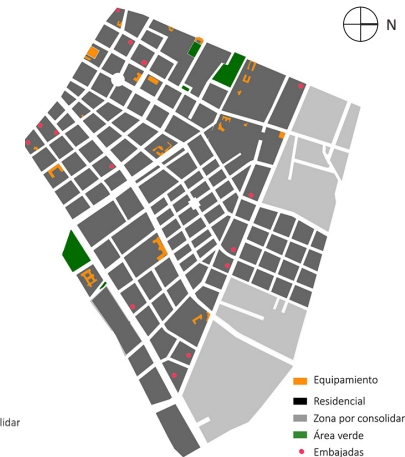


Figura 24. Imagen satelital IGM 1956

Fuente: Tomada del libro La Mariscal, Amparo Ponce



Figura 25. Estructura urbana en los años 50
Elaborado por el autor.



- Equipamiento
- Residencial
- Zona por consolidar
- Área verde
- Nuevos Usos

- Equipamiento
- Residencial
- Zona por consolidar
- Área verde
- Embajadas

1950

En el ámbito arquitectónico, Carlos Kohn, arquitecto nacido en Praga el 21 de octubre de 1894, llega a Quito huyendo de los nazis, y sus obras constituyen como los mayores aportes a la arquitectura ecuatoriana, introduciendo el estilo moderno con influencias de la Bauhaus, que se convirtió en un paradigma de la modernidad por los conceptos de funcionalidad espacial y los detalles interiores.

Dentro de sus obras más destacadas se encuentra su residencia, la casa de Vera Shiller de Kohn, que se construyó en la Av. 12 de Octubre y Lizardo García. De estilo moderno, con influencias del Art deco y Art Nouveau, su obra destaca por la fluidez con que logra integrar la casa con el entorno natural, además de que hace un buen manejo de la materialidad en las fachadas, con la integración entre texturas y superficies lisas, el buen manejo de la luz y la calidad de los espacios interiores.



Figura 26. Casa Shiller de Kohn.
Fuente: Arquitectura Ecuatoriana Blogspot

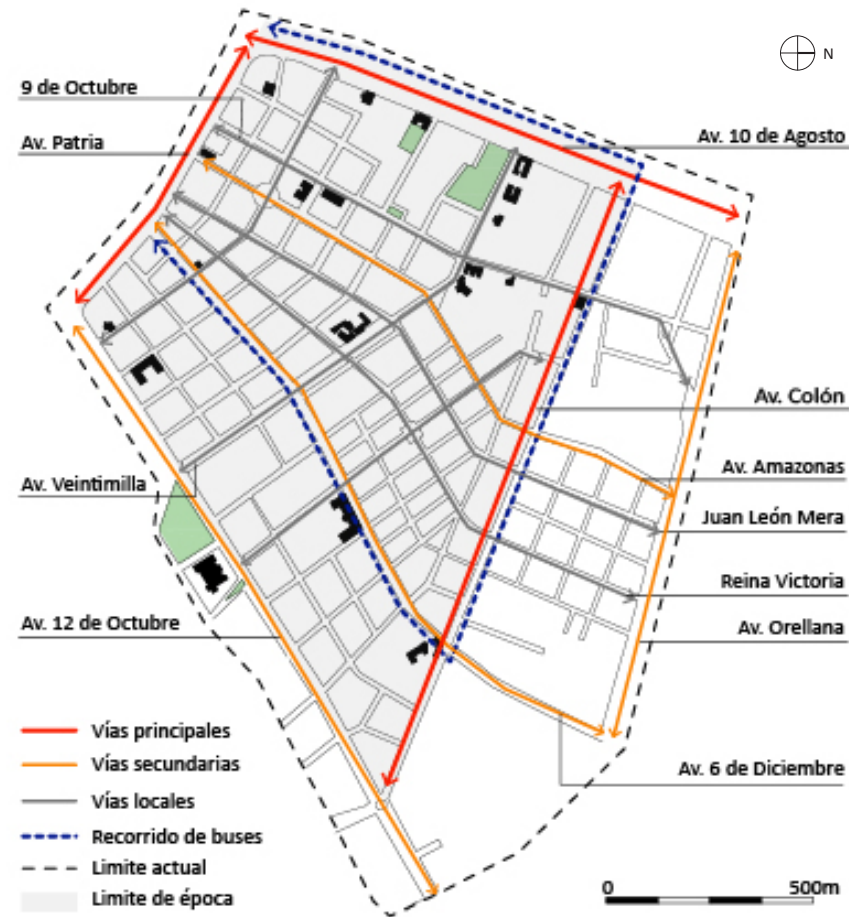


Figura 27. Jerarquía vial
Elaborado por el autor

En este periodo también se realizaron transformaciones en cuanto al espacio público, debido a requerimientos de la Caja de Pensiones para aumentar las 302 viviendas existentes, por lo que se realizó un recorte en el área verde existente. El servicio de transporte público brindado por el tranvía se reemplaza por un servicio de buses urbanos que funciona hasta la actualidad, consolidando con esta incorporación el transporte motorizado que toma mayor importancia en la vida cotidiana.

En esta década se dan otro de los cambios de uso de suelo significativos para La Mariscal, y es la implantación de más del 18 de las embajadas, de las 29 que en la actualidad existen, sin contar con la presencia también de organismos internacionales.

Estos nuevos actores en el barrio, con diferentes necesidades y la jerarquización de las vías realizada en años anteriores hicieron que la Av.10 de Agosto fuese adquiriendo una connotación comercial en la zona, y también de la ciudad, con la presencia de bares, restaurantes, comercios, hoteles, entre otros. De igual forma pero en menor escala sucedía en la Av. Amazonas, y en años posteriores se vería intensificado.

Con el surgimiento de nuevos comercios se establece el primer supermercado “La Favorita”, que empezó como una bodega de víveres y alimentos ubicada en el centro histórico de la ciudad, pero que conjuntamente con los procesos de evolución de la ciudad, este negocio familiar evolucionó y fue el pionero en introducir una nueva forma de comercialización, misma que tuvo muy buena acogida y era un punto de atracción que dinamizaba el barrio.

Para los nuevos usos que se estaban dando en el barrio se acondiciono parte de la arquitectura existente y en otros casos se demolieron obras arquitectónicas importantes, como por ejemplo:

- La Quinta Presidencial, de arquitectura neoclásica, la misma que a fines de la década de los años 40 fue comercializada para la futura construcción de la embajada americana,

inaugurada en 1960.

- Similar situación sucede con la Casa Presidencial diseñada y construida por Francisco Durini³, su demolición dio paso a la construcción del edificio de la Compañía Financiera Ecuatoriana de Desarrollo S.A (COFIEC)⁴ en los años 60.
- El Palacio Najas, también construido por el Arq. Francisco Durini en 1928, cuya propietaria, de nacionalidad francesa Suzanne Daladele vende el inmueble al Estado en 1943 para que en ella funcione la Cancillería, sin embargo es a mediados de los años 50 cuando se realizan importantes obras de remodelación y ampliación que incluyen la sustitución de parte de la construcción original por un edificio de corte moderno diseñado y construido por el Arq. Milton Barragán en 1960.

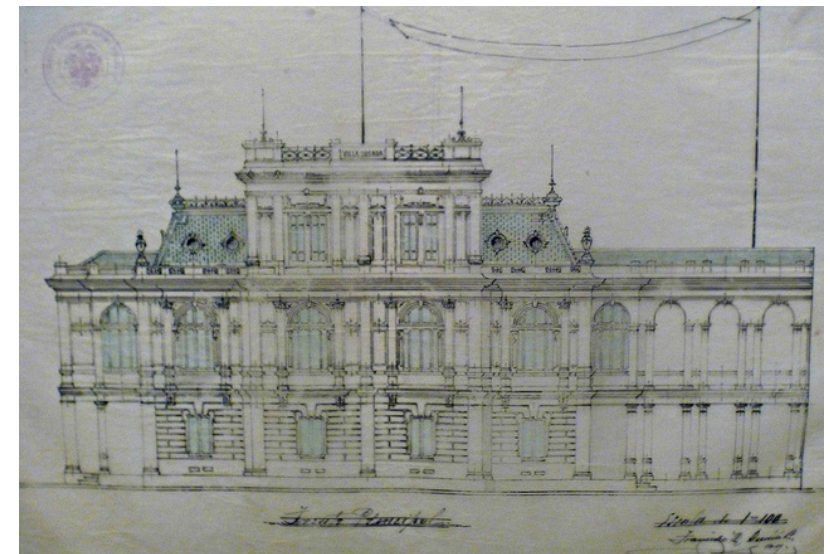


Figura 28. Palacio Najas
Fuente: Héctor López - Flickr

³ Francisco Durini, arquitecto suizo que fue reconocido por sus obras a lo largo del siglo XX en Ecuador, especialmente en Quito, donde la mayoría de sus diseños respondían a un estilo historicista y ecléctico.

⁴ <http://www.cofiec.fin.ec/es-ec/cofiec/historia.aspx>

En 1956, finalmente se termina la construcción de uno de los íconos de la arquitectura neogótica de Quito, la Iglesia de Santa Teresita, a su vez uno de los íconos de este barrio moderno en donde su arquitectura destaca entre la modernidad de la época.

A mediados de los años cincuenta también aparece otro equipamiento de salubridad, la Clínica Santa Cecilia, que resulta de una separación de la sociedad formada para la fundación de la Clínica Pichincha, que se ubica a solo una cuadra de la anterior mencionada y se inaugura en 1958, sin duda ésta es una muestra más de que no existía planificación o mejor aún, un correcto dimensionamiento de los equipamientos necesarios y sus radios de coberturas.

De igual manera a lo mencionado en los años cuarenta con el Colegio Americano, la Universidad Católica del Ecuador se encontraba en el límite externo del barrio, es decir, no estaba dentro de los límites pero el peso cultural que tuvo para la gente del barrio hace que la memoria colectiva la identifique como parte importante del barrio, lo cual, se refuerza por las cualidades del grupo social que habitaba en la Mariscal, en su mayoría gente ilustrada e intelectuales.



Figura 29. Supermercado La Favorita

Fuente: Tomado del libro La Mariscal. Amparo Ponce



Figura 30. Iglesia Santa Teresita, 2005

Fuente: Eric Baxter - Flickr

1960

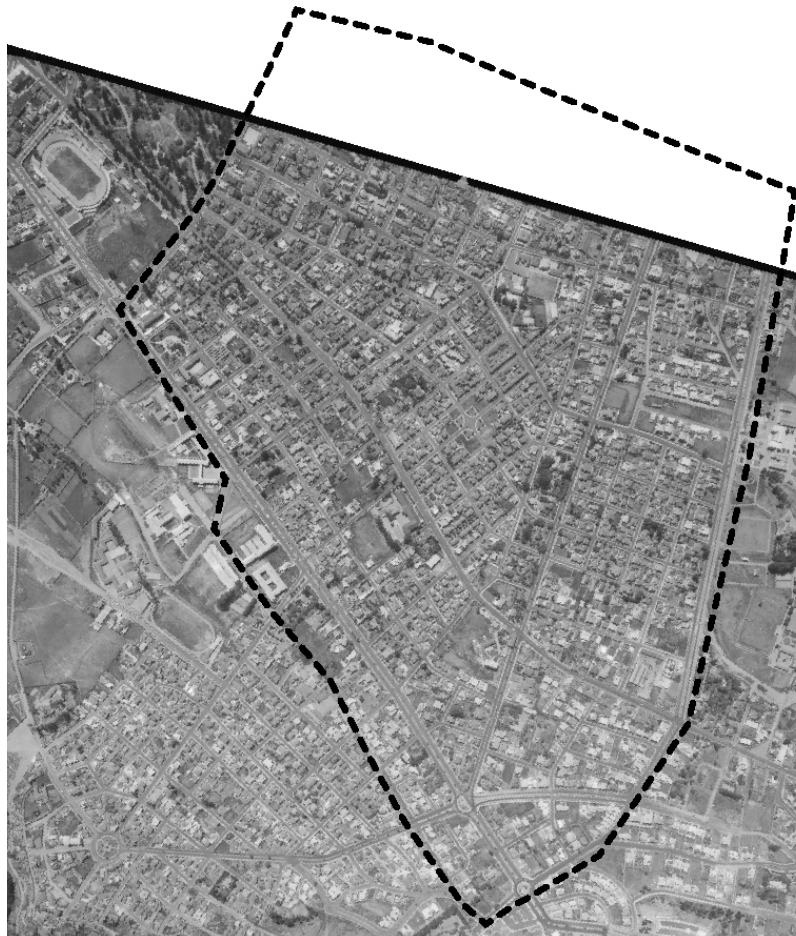


Figura 31. Imagen satelital IGM (Instituto Geográfico Militar) 1965
Editada por el autor.

En los años 60 cuando ya se habían establecido otros usos en el barrio, se empezaron a instalar también sedes de grandes empresas nacionales e internacionales, en su mayoría oficinas. En el transcurso de esta década se empiezan a conformar la imagen de la ciudad moderna y cosmopolita, el capitalismo y la globalización estaba viéndose reflejado en este punto de la ciudad, especialmente en el eje de la Av. Patria.

Así en 1965 inicia la construcción del Hotel Colón, de propiedad de una sociedad anónima conformada por la familia Deller, de procedencia judío- alemana que empezó con el servicio de hostelería en las afueras de Quito, como negocio familiar que crece hasta que en los años sesenta se adquieren los terrenos de la manzana ubicada entre Amazonas, Juan León Mera, Patria y Av. 18 de Septiembre.

Además en esta década, consecuentemente con la población extranjera que habitaba en el barrio, se empezaba a cultivar el movimiento artístico/cultura e intelectual en el barrio, por lo que se inauguraron galerías, centros culturales, editoriales y librerías. Entre ellas "Libri Mundi", de propiedad de Enrique Grosse, de origen alemán, quien introdujo la modalidad que permitía tener acceso directo a las estanterías de libros. Así fue que se convirtió en el aforo de discusiones y debates de los acontecimientos políticos y artísticos de la época. Esta es una de las más importantes pero no la única de gran influencia en el sector.



Figura 32. Av. Patria 1960
Fuente: Juan Carlos Jimenez

En la década pasada se empiezan a dar señas de cambio en las funciones del barrio, pero es realmente en los años 1970 cuando el apareamiento del comercio y oficinas se densifica, y la Av. Amazonas se convierte en una avenida de comercios exclusivos e instituciones bancarias, la representación del poder capitalista como lo afirma Maximy en su texto, Del Centro Histórico al Centro de Negocios, los nuevos signos espaciales de poder; mientras que el centro histórico era la representación del poder político. El barrio de la Mariscal Sucre era el escenario perfecto para mostrarlo como vitrina hacia el mundo, por ende la imagen urbana a proyectarse debía ser de modernidad, desarrollo y riqueza; acorde con el momento económico y político que vivía el país cuando se daba el “Boom Petrolero”⁵.

Este proceso de transformación, crecimiento y readecuación espacial obedece según Carrión, en su libro La Renovación Urbana en Quito, a un plan de renovación bilateral que redescubre el potencial del Centro Histórico abandonado y tugurizado, y densifica el sector de la Mariscal para superar los problemas del desarrollo capitalista que sometían a Quito en esta década. Además, Quito seguía creciendo como resultado de la especulación que ignoraba las zonas no consolidadas y vacíos urbanos por lo que no era una necesidad física real, sin embargo el municipio lo promovió a través de:

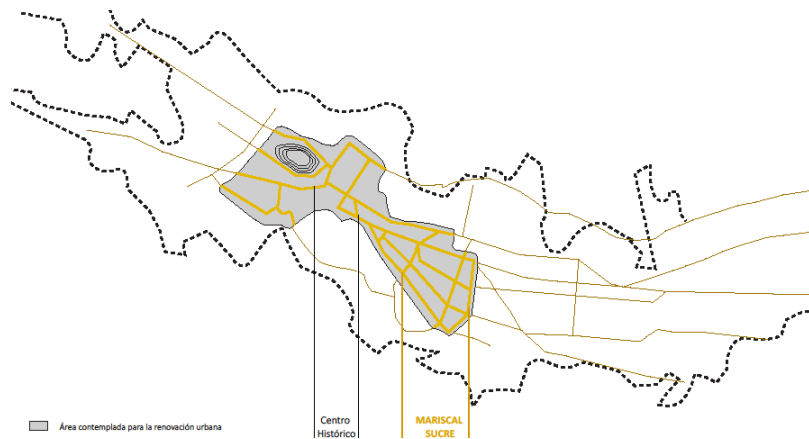


Figura 33. Esquema de área de renovación
Elaborado por el autor.



Figura 34. Imagen satelital IGM (Instituto Geográfico Militar)
Editada por el autor.

1970

⁵ El Boom Petrolero se conoce como la época en la que después de la caída en bonanza agrícola, especialmente en banano, se inicia la explotación petrolera de forma intensiva, siendo Texaco la primera empresa internacional en hacerlo. En 1973 Ecuador ingresa a formar parte de la OPEP con lo que más empresas quisieron invertir en el país (Shell, Chevron, Gulf), trayendo consigo desarrollo económico a cambio de contaminación ambiental, desplazamientos poblacionales y crecimientos descontrolados de las grandes urbes en los años 1970.

- Plan Vial, consistía en la pavimentación de las principales vías perimetrales y la construcción de pasos elevados, que rompían la traza urbana. Estas obras crearon las condiciones necesarias para que el sector privado realice la renovación a través de proyectos individuales, que respondían a los intereses de los propietarios.

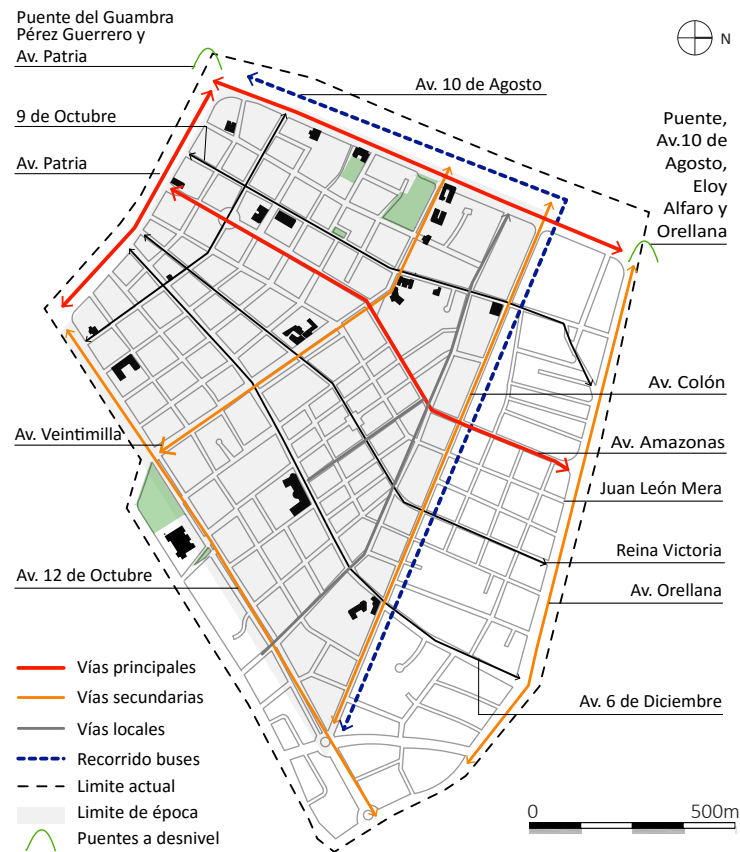


Figura 35. Jerarquía vial
Elaborado por el autor.

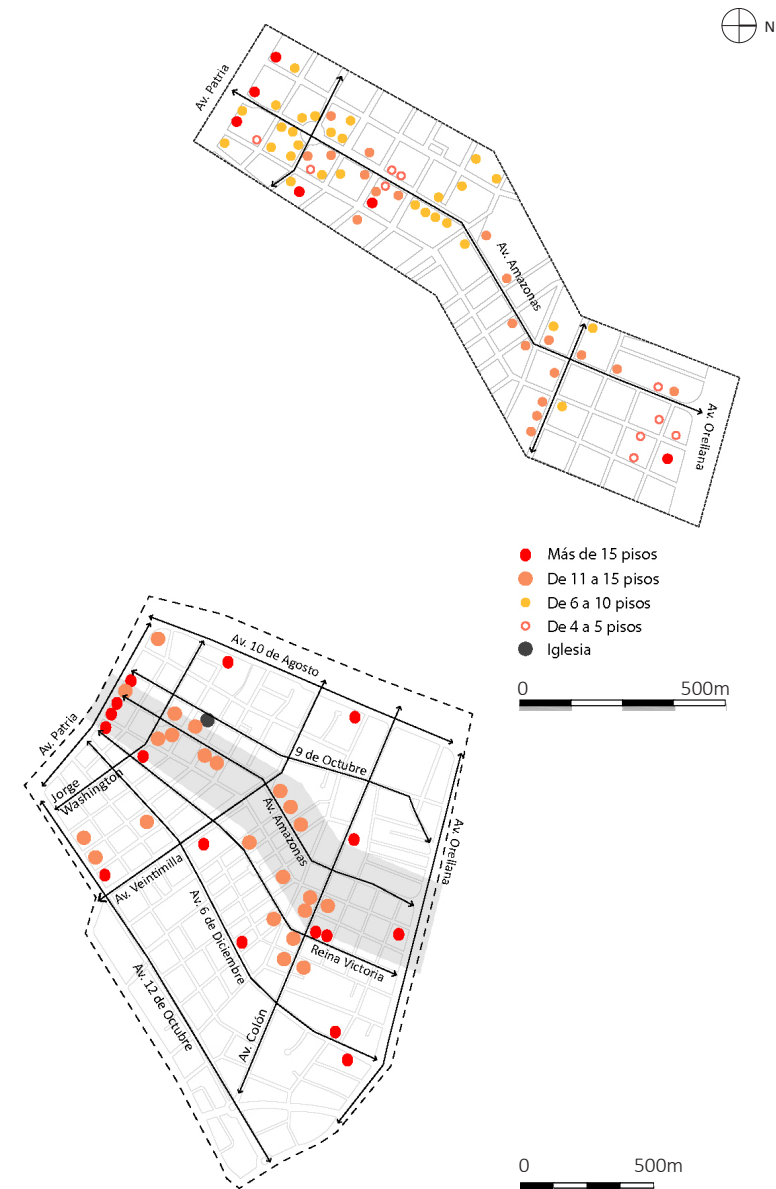


Figura 36. Cambio en alturas de edificación
Fuente: elaborado por el autor, en base a estudio de René de Maximy, en Del Centro Histórico al Centro de Negocios, signos espaciales de poder

- Reglamentación de alturas, que permitían hasta un máximo de 20 pisos por situarse en el cono de aproximación del antiguo aeropuerto Mariscal Sucre, pero que se ejecutaron sin ningún orden.
- Remplazo de estructuras arquitectónicas, debido a valorización del suelo de la Mariscal con predios sin aparente valor arquitectónico que se derrocaron y se remplazaron por nuevas propuestas.
- Dotación y mejoramiento en los servicios de infraestructura previendo el crecimiento de la zona.

El barrio con carácter residencial empieza a cambiar, y se proyecta como centro de negocios de Quito, en donde el espacio es de cierta forma privatizado por las grandes empresas nacionales y multinacionales, con edificios nuevos de gran altura. La municipalidad en pos de la imagen moderna y cosmopolita, restringen el acceso a la gente menos favorecida y la red de transporte público se plantea por las vías perimetrales, Av. Colón, Av. 10 de Agosto y Av. Patria, y la Av.6 de Diciembre. El uso del vehículo privado en las vías internas es intensificado, debido al sector social que frecuentaba el barrio.

Además de las arterias principales, la calle Calama, en esta década es una de las calles más importantes de la zona, porque en ella se ubicaba la mejor gastronomía de la ciudad, a pesar de mantenerse como un uso residencial mixto. “Era la única calle en Quito en donde se reunían los lugares más distinguidos, con un ambiente acogedor y Quito llegaba hasta la Colón y la Orellana.”⁶

En vista de la rápida evolución que estaba teniendo La Mariscal en estos años, y en lo cotizado que se estaba haciendo el barrio, Luc Mougeot y Raquel Toñáñez realizan un estudio en base la zonificación de usos de suelo en los predios en base al censo de 1975, así como también estudia la relación entre el estado de los predios censados y la función original/real. De este estudio se tiene que los principales motivos fueron las óptimas condiciones de accesibilidad al estar bordeada por vías de carácter metropolitano, su regularidad topográfica, con pendientes relativamente moderadas, con infraestructura nueva y de



Figura 37. Av. 10 de Agosto y Orellana, 1974

Fuente: Suplemento Histórico de diario El Comercio



Figura 38. Av. 12 de Octubre

Fuente: Conejo Velasco Blogspot.

⁶ MANCHENO, CONSUELO: Historia y Memoria Colectiva del Barrio La Mariscal Quito, Testimonio de Simón Pablo, Pág. 59

mayor capacidad, además de que la densidad poblacional era menor.

En el levantamiento de los usos de suelo encontraron que:

- A mediados de esta década, el uso residencial había decrecido de un 70% al 54%. De estas viviendas, el 5% eran nuevas, y el 81% correspondía a vivienda unifamiliar. Se ve que un gran porcentaje de estos predios se encuentran bien conservados, y además se remarca que la mayoría de estas



Figura 39. Usos de Suelo por menorizado, 1975

Fuente: Luc Mougeot y Raquel Toñáñez. Editado por el autor.

se encuentran en la “zona alta”, comprendida entre las Av. Patria y Av. 6 de Diciembre, debido a que cuentan con mejor ventilación, mayor arborización y menor presencia de tráfico pesado.

- El uso comercial corresponde al 6.65%, de estos, más de la mitad funcionan en casas antiguas. No tienen una presencia fuerte sino más bien están dispersos en las calles internas del barrio, pero aquí diferenciar a dos ejes comerciales, la Av. Amazonas que tiene un comercio de exclusivo y la Av. 10 de Agosto que está más enfocado al sector de servicios de reparación mecánica.
- La función administrativa (4.97%) es la mejor se acopla y aprovecha las villas antiguas y palacetes, pero también es la tercera que impulsa la construcción de nuevas edificaciones.
- El 4.63% lo ocupaba el área de transporte que estaba asociada a estacionamientos, patios de ventas automotrices y mecánicas, ubicadas en la Av. 10 de Agosto, ocupaban terrenos de predios abandonados, predios inacabados o de viviendas demolidas. La infraestructura utilizada era pobre y contaminante para el medio ambiente y el paisaje urbano, que daba mala imagen a este sector de La Mariscal.
- La función de recreación ocupaba un 2.19%, a pesar de la mínima presencia de ésta era la segunda que generaba más edificaciones nuevas. En esta categoría estaban contemplados los restaurantes, clubs, discotecas, que corresponden casi en su totalidad, además también parques y complejos deportivos públicos cuya presencia es casi nula.
- La función institucional (3,62%), era la que menos edificios nuevos generaba, sino que más bien en su mayoría se instalaba en viviendas antiguas que difícilmente cumplían con sus requerimientos, debido a la gran cantidad de público que debían atender.
- La siguiente categoría que contemplaba era la de predios sin

función (7.68%), que incluía predios abandonados, edificios en construcción y lotes vacíos.

- La categoría de funciones múltiples, es la segunda a nivel de importancia con el 16.75%, del cual tenemos dos casos, aquellos predios con una función dominante que generalmente resulta el comercio, y aquellos en las que no existe una dominante. Los edificios en gran altura, resultan todavía un porcentaje menor, pero hay que considerar todos ellos aparecieron a partir de 1968.

Dentro de estos datos estadísticos se pueden ver que para los años 70 el barrio de La Mariscal había sufrido un cambio importante en sus funciones, en donde los ejes de la Av. Amazonas se había visto afectado por una saturación comercial, mientras que el eje de la Av. 10 de Agosto era un eje comercial importante pero con una imagen urbana muy diferente e inconsistente por la presencia de la función referida a transporte, en su mayoría con una infraestructura precaria y en mal estado. El tema de Recreación, se puede ver que el barrio carecía de áreas verdes y de espacio público, que ayudara al barrio a soportar dichos cambios en las funciones, caso contrario que se refleja en la contemplación en la totalidad de dicha función referente a restaurantes y clubs de propiedad privada.

Otra de los aportes de este estudio fue la evaluación de los predios, las condiciones de mantenimiento ya sea con la función original o con las nuevas funciones adquiridas. Como se puede ver en el siguiente plano, se reflejaba que al menos en un 50% se mantenían los edificios bien mantenidos con la función original mientras que un 24% está en proceso de deterioro. Además se ve que las edificaciones nuevas están distribuidas en todo el barrio, lo que representa un 11%.

De esta forma, lo que se veía era que se estaba dando dos procesos en el barrio, uno progresivo que eran las funciones del centro histórico mudándose a La Mariscal. Paralelamente con esto se daba otro proceso que era el regresivo que se veía reflejado en la salida de las familias hacia las nuevas zonas residenciales. Además se ve que este cambio de funciones se ha dado sin control, de manera

desordenada, no consideró tampoco las deficiencias que tenía el barrio en cuanto a áreas verdes, tanto a nivel barrial como urbano. Además, esta evolución se da basada en intereses económicos, por lo que las nuevas propuestas de edificaciones mixtas, eran torres cuyas propuestas no incluían al modelo familiar tradicional, sino más bien, al sector de adultos jóvenes sin niños, por lo que el sector demográfico del barrio se ve alterado y trae con ello problemas de índole social que se verán reflejados en el espacio urbano.

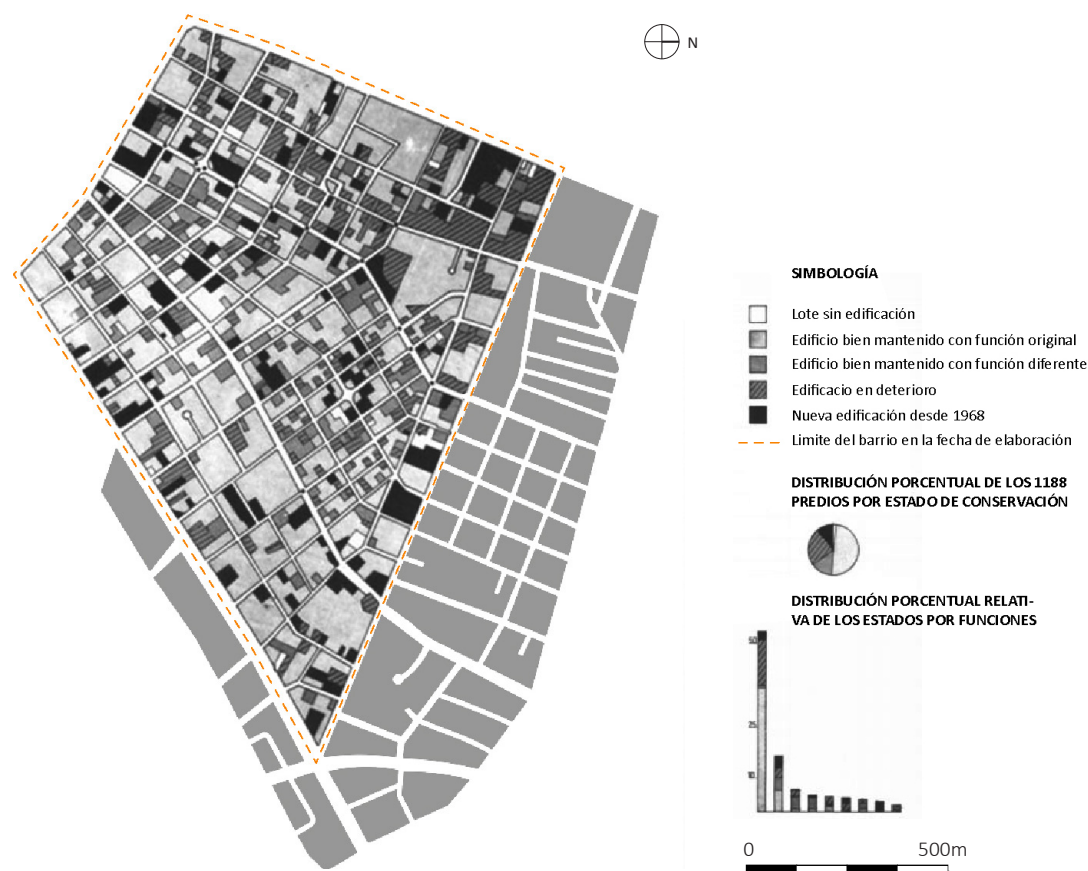
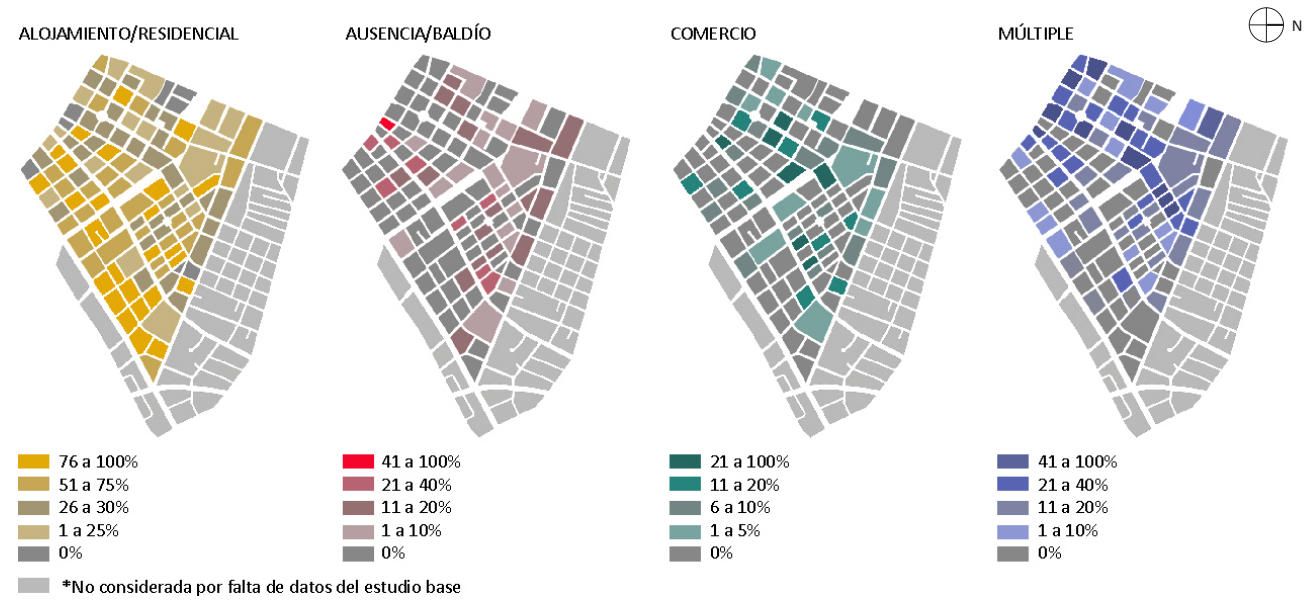
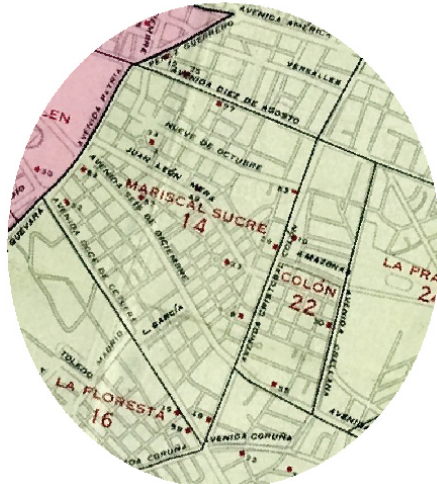


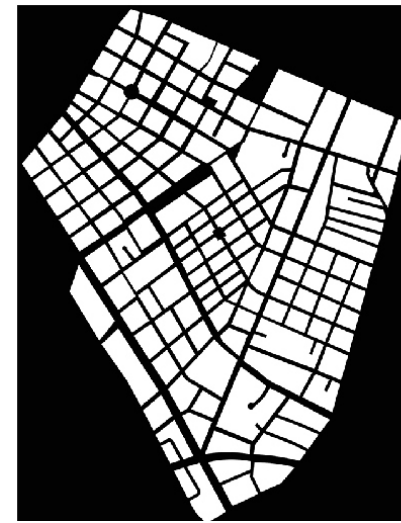
Figura 40. Zonificación del cambio de uso de suelo, 1975
Fuente: Luc Mougeot y Raquel Toñáñez. Editado por el autor.



Plano Sectorial de 1975
Basado en Ordenanza No1496 de 1972



Fondo Figura



Usos Generales por homogeneidad en manzanas

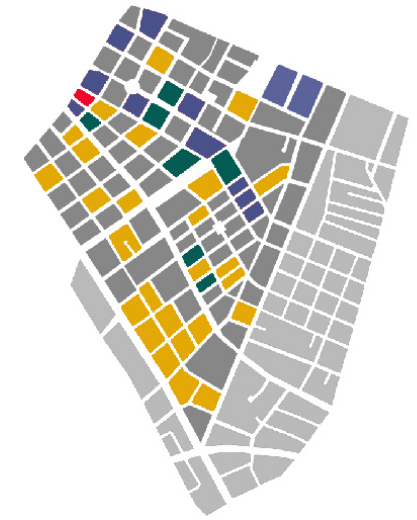


Figura 41. Estructura urbana años 70
Elaborado por el autor, con base en estudio de René Maximy

Paisaje y Estilo de Vida

Una vez que se ha hablado del proceso histórico de la conformación del barrio, es importante reconocer su trascendencia en la ciudad, más allá del cambio físico y del paisaje urbano, producido por la introducción de nuevos estilos e ideas para proyectar la vivienda y el espacio público; que son diferentes y nuevas al que se tenía en el tradicional Centro Histórico.

Así cuando se publica la venta de los lotes se promocionaban “ocho razones que fomentaban la compra de los lotes”⁷ en dicha urbanización y que eran los siguientes:

- Su confort: el mejoramiento de condiciones de iluminación, ventilación y visuales paisajísticas. Además mayor espacialidad representaban mejoras en las condiciones de confort.
- Su ubicación y accesibilidad: si bien inicialmente estaban a las afueras de la ciudad, al norte de los terrenos del Ejido, en la planicie Iñaquito que poseía un paisaje privilegiado. Sin estar lejos del Centro Histórico estaba bien comunicada con el centro de la ciudad por las vías Av. 10 de Agosto, así como la Av. Colombia que se transforma en la Av.12 de Octubre y la Av. 6 de Diciembre.
- Sus facilidades: era un barrio que disponía de todos los servicios básicos y que además estaba dotado por el servicio de transporte público, con el tranvía que bordeaba por las avenidas principales.
- Su higiene: hacen referencia con respecto a la situación de insalubridad que se vivía en esa época en el Centro Histórico, en donde por razones de la migración desmedida, resultaba más conveniente construir nuevas viviendas antes que solucionar el problema de dotación de servicios con la infraestructura existente en la ciudad construida.
- Su porvenir: con los deseos de modernizar la ciudad y las miras de expansión de la ciudad que indicaba ir tanto hacia

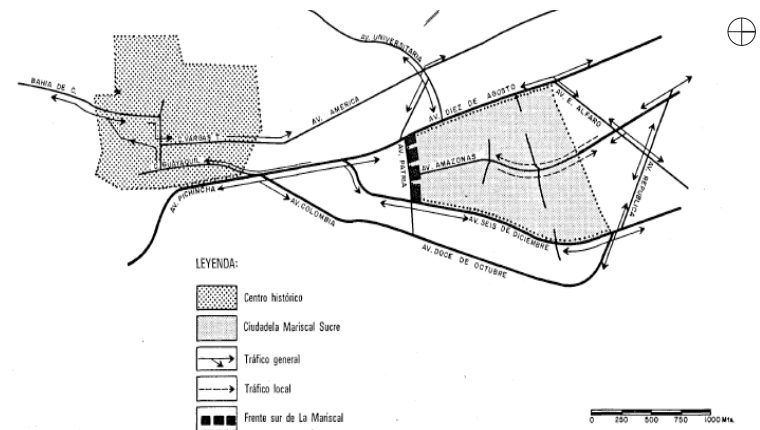


Figura 42. Localización del Centro Histórico y de la Ciudadela Mariscal Sucre

Fuente: Quito, Aspectos Geográficos de su Dinamismo, Roy Ryder. 1984



Figura 43. Viviendas en el Centro Histórico.

Fuente: tomada del libro La Mariscal, Amparo Ponce.

⁷ MANCHENO, CONSUELO: Historia y memoria colectiva del barrio La Mariscal de Quito, Quito, 2013, pág. 9

el sur como el norte, se habían creado muchas expectativas por la valorización de estos terrenos, en lo que sería el Quito Moderno.

- Su elegancia: era el primero de los barrios que proponía un modelo de edificación diferente, con viviendas aisladas, que permitían la posibilidad de tener grandes áreas de jardines frontales y posteriores. Esta idea, era basada en el concepto de la “Ciudad Jardín”⁸ que se empezó a formular a fines del siglo XIX. Como decimos que esto significaba un cambio en la propuesta del estilo de vida, se vende una imagen de estilo de vida diferente, un estilo de vida gringo para la burguesía quiteña. Se promueven el “party garden” como una nueva forma de festejo, que tendría lugar en la ciudad jardín. Era un barrio exclusivo que se consolidaría por grupos nacionales y extranjeros de un nivel socio económico y cultural bastante homogéneo.
- Su rentabilidad: se mostraba como un lugar tentador para la inversión de los ahorros de la gente de la clase media-alta, pues era uno de los lugares que mayor proyección para proyectos futuros.



Figura 44. El hall como elemento como elemento articulador, signo de estatus en las residencias de la Mariscal

Fuente: tomada del libro La Mariscal, Amparo Ponce.

⁸ Con los problemas que los procesos de industrialización provocaron en la ciudad, como: la tugurización, la contaminación y la insalubridad; surge la revalorización del campo y lo natural. Ebenezer Howard, quien después de estar una temporada en Norteamérica, regresa a Inglaterra con la idea de que la ciudad debía tener una fuerte relación con la el campo, con la naturaleza, y crear un híbrido de ciudad. Se retoman los conceptos de *pre urbanismo culturalista* en donde la ciudad es una unidad orgánica autosuficiente que funciona por una sociedad cooperativa y por la relación con la naturaleza.



Figura 45. Localización del Centro Histórico y de la Ciudadela Mariscal Sucre

Fuente: Página de Facebook, Quito de Aldea a Ciudad. Remigio Noroña

En los años 30 con el desarrollo del barrio, se apunta hacia una nueva propuesta en cuanto a la edificación residencial. Las viviendas, dejan de tener el patio central, que era el punto de confluencia en la época colonial, producto de la herencia española. Proponían un modelo neoclásico con un hall como elemento articulador de la casa, conectando los salones de uso social en planta baja, con las habitaciones de uso privado en el piso superior. El patio pierde su jerarquía y es un elemento relegado hacia la parte posterior o lateral.

El concepto de ciudad Jardín, fue la definición de “confort” para las clases adineradas, los modelos anglosajones remplazaban las estructuras coloniales, y cubrían las necesidades de higiene, entorno ambientalmente saludable y la seguridad. El modelo adoptado como respuesta, comprometió la convivencia con la vecindad, que era rutinario en las viviendas del Centro Histórico, con los patios

centrales como parte importante de la casa que permitían que exista relacionamiento directo entre los diferentes estratos sociales. Como contraparte la privacidad e independencia que ofrecían estas nuevas tipologías de edificación generaron una forma de vida más impersonal, en donde los grupos de poder volvían a tener relevancia, y el grupo social era relativamente homogéneo en la vecindad. Este nuevo pensamiento que estaba desarrollando la ciudad, era un gran conflicto para la gente que estaba aún viviendo en el centro histórico, y calificaba éste nuevo barrio como un “cementerio de vivos”.

Según afirma Ponce, en su libro *La Mariscal*, este cambio en la arquitectura residencial se convirtió en una barrera de carácter simbólico que delimitaba los ámbitos dentro de los cuales se permitía actuar a ciertos grupos sociales en el ámbito nacional, a su vez esta imagen de modernidad que ofrecía el barrio, resultaba muy atractiva para la gente extranjera que llegaba producto de la migración que se dio después de la Primera y Segunda Guerra Mundial. Al ser un barrio en proceso de consolidación mostraba cierta apertura y disponibilidad para recibir a extranjeros, lo cual no sucedía en el centro histórico, pues existía una estructura social en la vivienda que no se ajustaba a las necesidades de este nuevo grupo.

“Un sector de clase media, media alta, que a pesar de haber recibido a gente extraña (extranjeros muchos de ellos) pudo conservar ese espíritu de solidaridad de barrio que tenía – además- ese sentido de pertenencia a este sector de la ciudad...” Febres Cordero

El cambio de estructura de la vivienda, el espacio interior y su relación con el exterior representó un cambio en el relacionamiento entre las personas que habitaban en ellas y consecuentemente en la ciudad, el relacionamiento entre vecinos. Junto con esto también surgieron nuevas formas de comercios que modificaron el esquema de las relaciones comerciales. La iniciación en estas nuevas modalidades hizo que se instalen importantes comercios nacionales e internacionales, que solamente las podíamos encontrar en esta zona exclusiva.

Otro de estos cambios sociales se ve con la participación más activa de las mujeres en los quehaceres domésticos, relacionados con el cuidado de la casa y con la compras, pues las familias migrantes no tenían las condiciones para costear comodidades a las que las familias adineradas de sociedad quiteña estaba acostumbrada por el legado del sistema de castas español. Entonces, las mujeres poco a poco van formando parte de este ámbito comercial, no solo como consumidoras sino también como vendedoras.

“...Hicieron que nosotros los quiteños, descubriéramos otro tipo de comida, de costumbres y aceptáramos al distinto... saliéramos de ese ambiente casi de claustro, tan cerrado, para abrir nuestra mente a esas otras culturas...” Mauricio Moreno

En este punto se puede comprender que cada lugar del barrio de la ciudad resulta de muchos aspectos que confluyen y conforman, no solo un espacio físico sino también una “región psicológica”⁹, formada por percepciones de los usuarios que forman una memoria colectiva con la que mucha gente se logra identificar. Entonces la “espacialidad es una dimensión social”¹⁰, formada por las plazas, calles y edificios, es el escenario que acoge un cúmulo de sentidos, que le dan carga simbólica al barrio, razón muy peculiar en el Quito moderno, y se da todos los aspectos sociales, económicos y culturales que se dieron en los procesos de conformación, que hacen que esta zona sea tan importante para la identidad quiteña.

Estas peculiaridades del barrio, como su riqueza en el valor arquitectónico y de paisaje urbano, así como el desenvolvimiento de la vida cotidiana con sus actores o lo que los romanos diferenciaban como “civitas” habían germinado en un sentido de apropiación y de participación ciudadana dentro de la independencia que promovía las nuevas tipologías de vivienda; un sentido de pertenencia, de formar parte de, y de orgullosamente decirlo, es lo que se conoce como identidad urbana, que lastimosamente, son pocos los barrios de nuestra ciudad que mantienen este espíritu sobre el cual podemos renovar y habitar una zona degradada.

⁹ SILVA, ARMANDO: Presentación del Proyecto Internacional Culturas Urbanas desde Imaginarios Sociales, España 2006.

¹⁰ LINDÓN, ALICIA; AGUILAR, MIGUEL ANGEL; HIERMAX, DANIEL: Lugares e Imaginarios en las metrópolis. Barcelona Anthropos Editorial – Universidad Autónoma Metropolitana, Iztapalapa 2006

Degeneración: Globalización 100%

1980

En la primera parte del capítulo se ha explicado el proceso de creación del barrio, que después de los cambios en las matrices productivas y económicas del sector ha provocado una variación en el componente social y demográfico, que hizo vulnerable a La Mariscal a sufrir procesos de exclusión y patologías urbanas. En el componente social y demográfico, que hizo vulnerable a La Mariscal a sufrir procesos de exclusión y patologías urbanas. La velocidad de estos cambios hizo que la zona entrara en un proceso de degeneración, entendido como la pérdida de las cualidades y valores primitivos y propios de la zona. Resultado de la crisis urbana por la que atravesaba en esta época no solamente La Mariscal, sino también el Centro Histórico.

Señalamos que hay una crisis urbana cuando el funcionamiento un determinado territorio no están cumpliendo determinadas necesidades de una sociedad en un momento político, económico y social determinado. “Un barrio en crisis es aquel que precisa de una rehabilitación integral de sus edificios y espacios públicos con el fin de que perduren, garantizando el cumplimiento de los requisitos básicos de: seguridad estructural, seguridad en caso de incendios, seguridad de utilización, habitabilidad y salubridad, y ahorro de energía”¹¹

Las transformaciones dadas en La Mariscal, generan una crisis en el barrio, consecuencia de la obsolescencia y deterioro en la composición social y en la estructura urbana del mismo. Una posible solución, es la de renovación urbana con un enfoque integral, caso contrario, los esfuerzos formales son inútiles si no hay un componente socio económico que lo haga sostenible en el tiempo.

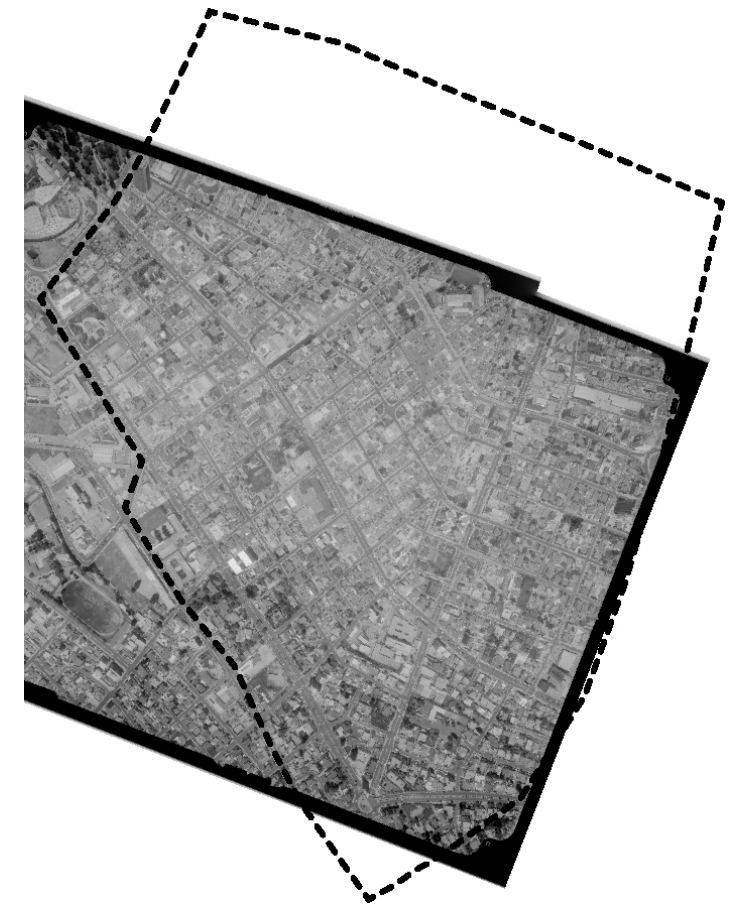


Figura 46. Imagen satelital IGM (Instituto Geográfico Militar) 1984

Editado por el autor.

¹¹ VALERO, ELISA: Glosario de Reciclaje Urbano, Barrio en crisis por Antonio Barrionuevo – Universidad de Sevilla, PP. 15, General de Ediciones de Arquitectura, España, 2014

1980

Producto de la renovación urbana de los años setenta, el barrio estaba en su momento cúlpe y la Av. Amazonas era un punto de encuentro, la gente disfrutaba de este paseo comercial y de restaurantes de la zona, se introdujeron varios usos pero se mantenía su predominio residencial. Los mejores restaurantes, comercios y empresas se ubicaban en el sector, dando forma al barrio cosmopolita de la ciudad.

Irónicamente, este proceso de renovación urbana, con el fin de proyectar una ciudad desarrollada y progresista también promovió la construcción de los primeros centros comerciales en las afueras de la ciudad, los cuales hicieron desaparecer el comercio exclusivo que se daba en el barrio. Esto representó el cambio de usos del suelo y la movilización de la zona residencial hacia las laderas oriente y occidente de la ciudad, dejando a La Mariscal sin armonía urbana y acrecentando los problemas que segregación urbana a inicios de los ochenta.

La intensificación del uso comercial y financiero produjo el surgimiento de comercios de recreación como bares, discotecas y restaurantes. Esta saturación de usos y la falta de rigor en la compatibilidad de usos propuestos con la vocación original del barrio hicieron que este entrará en un proceso de degradación que fue acrecentando en los siguientes años.

En 1981, el sector Patria y Veintimilla estaba completamente saturado, resultado del cambio de usos, falta de control en la cantidad y compatibilidad de usos de los nuevos negocios implantados. La salida de ciertos servicios como La Favorita, es uno de los indicadores del cambio que había sufrido el barrio. A nivel arquitectónico se afectó a la estética de las construcciones originales, ya que al ajustarse a los nuevos usos se ocupaban retiros y jardines con soluciones de forma temporal e ilegal, en muchos casos, que resultaban definitivos. A finales de los ochenta, la plusvalía del sector bajó de forma drástica, provocando que en el barrio apareciera tugurización, el consumo de la droga y el alcohol. La Mariscal era una zona con altos niveles delictivos, con venta de drogas, problemas de prostitución y

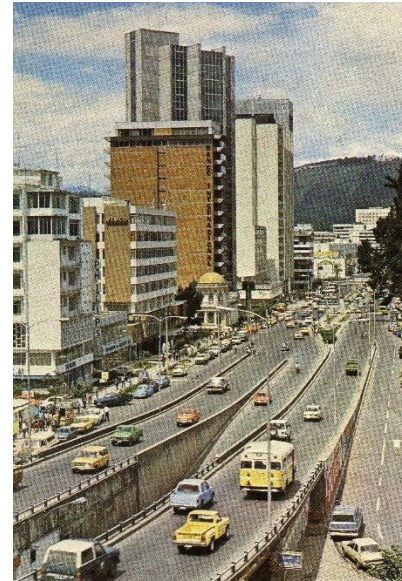


Figura 47. Av.Patria, 1980

Fuente: Quito Nostálgico, página de Facebook



Figura 48. Circulación en la Av. Amazonas, 1980

Fuente: tomado del libro La Mariscal, Amparo Ponce

vandalismo que afectaron no solo a la propiedad privada, casas con riqueza en su estilo arquitectónico, sino a todo el barrio como tal.

Esta incompatibilidad de usos incomodó a los propietarios originales y generó una paulatina sustitución de los mismos, que la convirtió en

“zona roja”¹². El cambio de uso era una oportunidad para los propietarios para obtener renta, la misma que generó proceso de abandono de los primeros propietarios en el barrio, no existió ningún control en cuanto a los nuevos propietarios o arrendatarios y los comercios que se implantarían. Entonces se instalaron burdeles, prostíbulos y hoteles y comercios ficticios.

De hecho, se reflejaba que la mejora en infraestructuras realizada a finales de la década anterior, estaba abasteciendo entonces a una población flotante y no a una población real que mostraba para mediados de los ochenta, un decrecimiento en el 35%¹³. De acuerdo al Plan de Rehabilitación Integral, publicado como parte de los Planes Parciales de Áreas Históricas, la población del barrio a finales de la década de los ochenta estaba alrededor de los 7126 residentes, mientras que la población flotante, superaba los 60.000 habitantes/día.

La figura 49 indica la dinámica de cambio de uso y de propietarios-usuarios. En primera instancia familias tradicionales compraban su casa con su respectivo jardín. Después se vió la oportunidad de adecuar los jardines para comercio y generar renta, en esta etapa aparece nuevos usos pero no necesariamente nuevos actores, los propietarios de los negocios son residentes del barrio en muchos casos. Una vez que los negocios han prosperado, las familias deciden salir del barrio y la propiedad genera renta, y el arrendatario tiene más libertad, porque el arrendador se deslinda del barrio. En la cuarta etapa, la propiedad se ha devaluado, y los dueños de los locales pasan de arrendatarios a propietarios, son gente externa al barrio cuya finalidad es lucrar de su actividad económica.

Este abrupto cambio de usos se ve reflejado en el siguiente plano, en él, Ryder¹⁴ muestra las funciones del barrio a mediados de los ochenta, así como también compara respecto a datos recopilados por Mougeot y Toñáñez¹⁵, transformando los datos del estudio inicial a superficies, pues debido a la variación de los predios era la forma comparable.

¹² Zona Roja, se conoce como los sectores peligrosos con altos niveles delictivos y presencia de actividades ilícitas.

¹³ PONCE, AMPARO: La Mariscal, Historia de un barrio moderno en Quito en el S.XX, Pag. 191, Instituto Metropolitano de Patrimonio, Quito, 2011.

¹⁴ RYDER, ROY: Quito Aspectos geográficos de su dinamismo, “La Evolución funcional de una ciudad andina: el caso del barrio Mariscal Sucre en Quito (1975-1981)”, Centro Ecuatoriano de Investigación Geográfica CEDIG, Documento de Investigación 5, Quito, 1984, pp. 45-58

¹⁵ MOUGEOT, LUC; TOÑÁNEZ, RAQUEL: El barrio Mariscal Sucre: anatomía urbanística de un proceso de valorización en una ciudadela residencial de Quito”, Revista geográfica 84, 1976, pp. 133-154



Figura 49. Vivienda en deterioro
Fuente: Revista geográfica 84, 1976

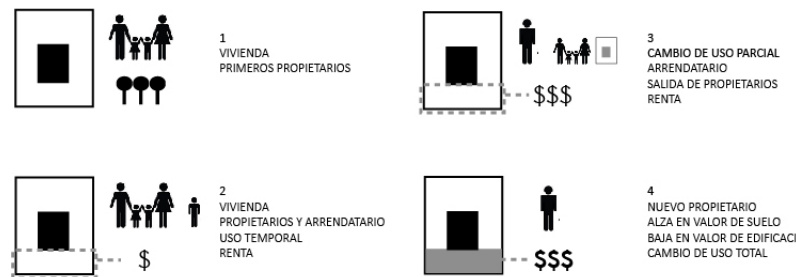
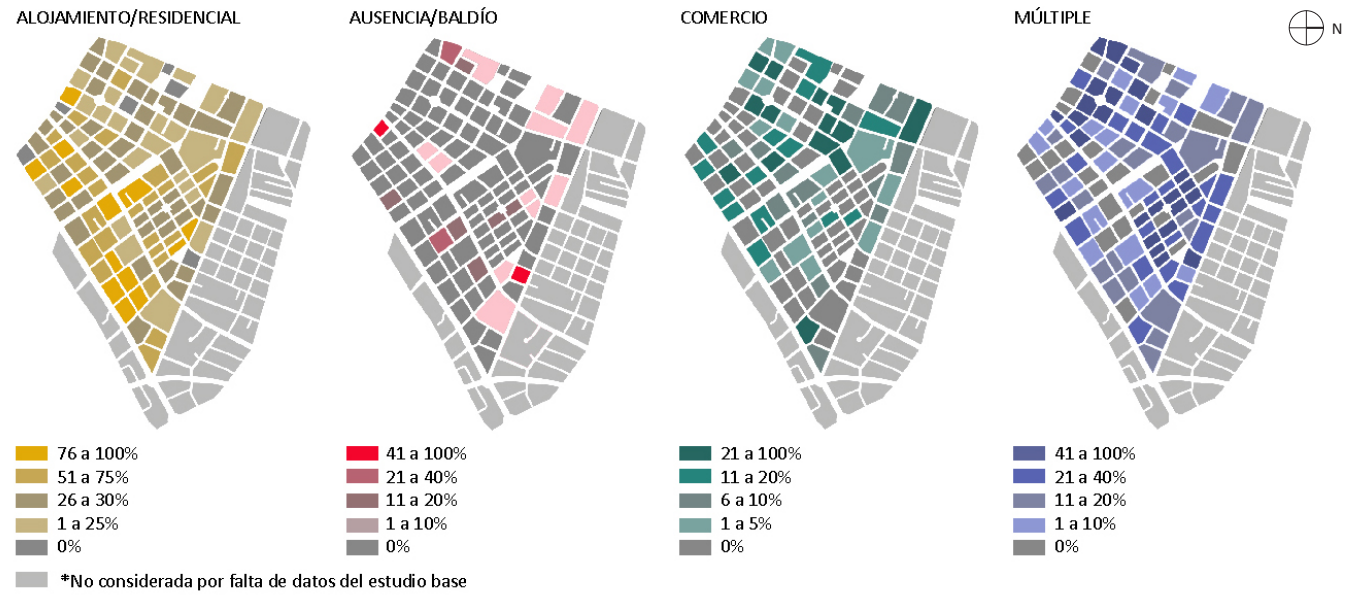


Figura 50. Dinámica del cambio de uso
Elaborado por el autor.



Plano Sectorial de 1983
Basado en Ordenanza No1496 de 1972



Fondo Figura



Usos Generales por homogeneidad en manzanas

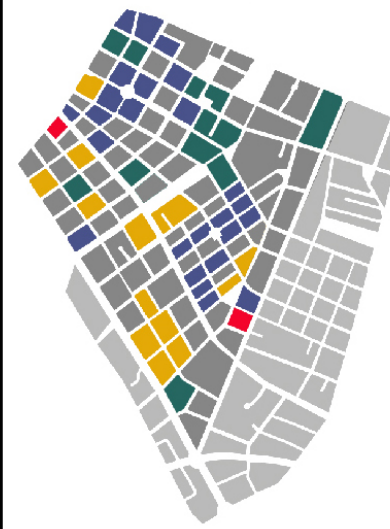


Figura 51. Estructura urbana años 80

Fuente: elaborado por el autor. Basado en estudio de Roy Ryder, *La Evolución Funcional en una Ciudad Andina: el caso del barrio Mariscal Sucre 1975-1981*



Figura 52. Usos de suelo pormenorizado, 1981
Fuente: Roy Ryder, editado por el autor.

Funciones		Alojamiento	Comercio	Administrativo	Transporte	Recreativo	Institucional	Ninguna	Múltiples	Edificios en construcción
1975	Área ocupada m ²	453400	41450	62300	71950	33500	90650	46900	131550	43000
	%	47	4	6	7	3	9	5	14	5
1981	Área ocupada m ²	384000	77400	63550	63400	36200	73750	23600	196750	58050
	%	39	8	7	6	4	8	2	20	6
Variación 1975-1981 m ² %		-69400 -15.31%	35950 86.73%	1250 2.01%	-8550 -11.88%	2700 8.06%	-16900 -18.64%	-23300 -49.68%	65200 49.56%	15050 35.00%

Figura 53. Balance de datos acorde a la función de las superficies ocupadas en 1975 y 1981
Fuente: Roy Ryder, editado por el autor.

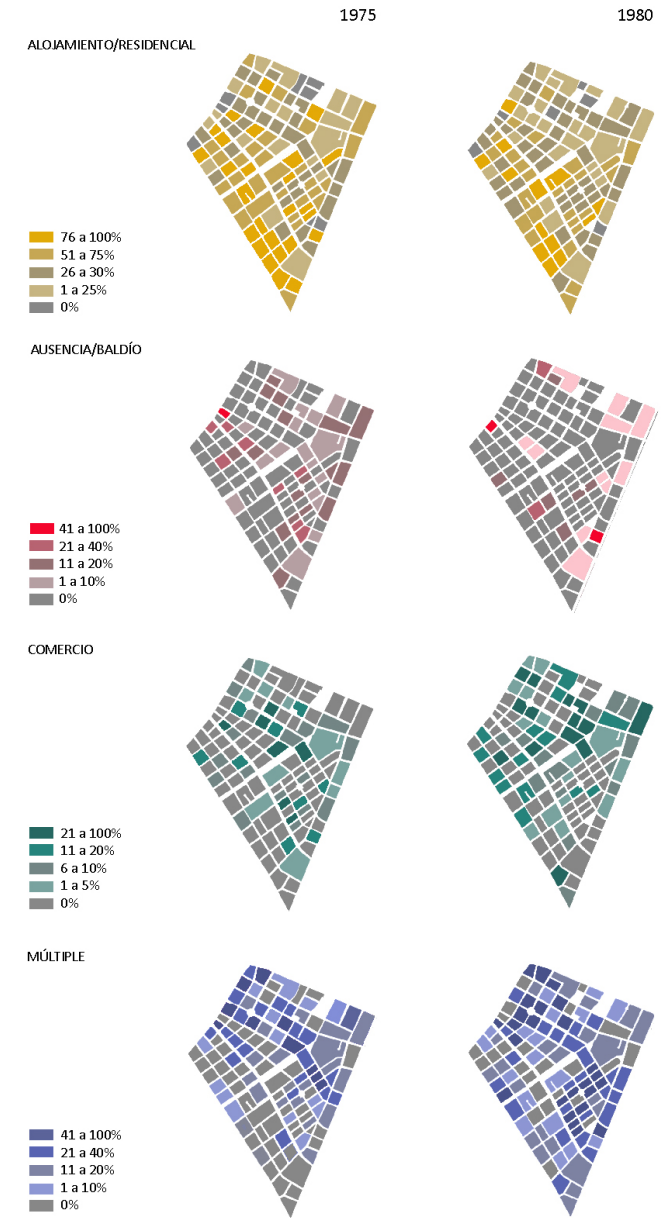


Figura 54. Dinámica del cambio de uso 1975 vs. 1981
Fuente: Roy Ryder, Editado por el autor.

Como resultados se tiene que la función de alojamiento se reduce de un 47% al 39%, en un estimado de 1 ha por año, si hablamos de superficie.

Mancheno, afirma en su libro Historia y Memoria colectiva del barrio de la Mariscal de Quito, las autoridades fueron muy negligentes en cuanto al control y regulación para parar la situación decadente del barrio, sin considerar, que este barrio constituía ya el segundo centro histórico en la ciudad debido a las características de la arquitectura de la primera mitad del siglo XX. Sin embargo se ve que las autoridades fueron consientes del valor patrimonial que existía en la zona, por lo que se plantearon ciertos planes de renovación y rehabilitación para el barrio en el transcurso de esta década, los cuales no lograron mitigar los efectos que había provocado el cambio socioeconómico que se había dado en La Mariscal.



Figura 55. Circulación en la Av. Amazonas, 1980
Fuente: Quito Nostálgico, página de Facebook



Figura 56. Castillo Larrea
Fuente: tomado del libro La Mariscal, Amparo Ponce

A mediados de los ochenta se reconocía ya que el barrio tenía un valor patrimonial y se realiza el inventario de Valdenebro (1985) como parte del “Plan para la Preservación y Puesta en Valor de Singulares Construcciones edificadas en la primera mitad del S.XX en el sector de la Mariscal”¹⁶. Sus objetivos eran escoger 25 viviendas después de analizar, evaluar y calificar 120 casas de la zona; plantear un marco jurídico y técnico que permita la preservación después de debatir las experiencias en Latinoamérica; sin duda este fue uno de los primeros inventarios que se realizó en los bienes patrimoniales de la zona, y en la actualidad se ha encontrado ciertas inconsistencias en el criterio de la declaración de bienes patrimoniales, no solo por desmerecerse obras que eran innovadoras y características del periodo de conformación en el que se dieron, sino también por otras cuyo valor estético es cuestionable, como es el caso del Castillo Larrea.

¹⁶ VALDENEBRO, ELADIO: Singulares construcciones por fuera del Centro Histórico de Quito. Plan de Preservación Municipio de Quito, Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Quito, 1985.

1990



Figura 57. Imagen satelital IGM (Instituto Geográfico Militar) 1996
Editado por el autor.

En el Diagnóstico del Centro Histórico del Plan Metropolitano, publicado a fines de la década de los ochenta, se reconoce el valor histórico del barrio por los aportes funcionales, tecnológicos, sociales, arquitectónicos y ambientales, que incluye un inventario de 200 propiedades. Se reconoció a La Mariscal como una zona histórica de la ciudad, por lo que se establecen las siguientes intervenciones en el Plan de Rehabilitación Integral del 1989, cuyos objetivos se resumían en:

- Generar dos ejes especializados de comercio, servicios y transporte urbano. En sentido sur y norte. Estos ejes eran la Av. Amazonas, y la Av. 10 de Agosto.
- Establecer un sistema de estacionamiento público, después de generar esta centralidad urbana tan ocupada, existía una carencia de estacionamientos que estaba creando conflictos en la circulación por la congestión vehicular, así como también en el espacio público por la forma de uso agresivo del espacio público, tanto calles como aceras. Para esto se aprovecharon ciertos terrenos baldíos.
- Establecer un circuito de circulación vehicular pública, conformar un sistema de supermanzanas que racionalicen el uso del vehículo privado y fomenten la movilización peatonal, acompañado de un mejoramiento de aceras y ruta de semi peatonalización. Esto se intentó aplicar en cierta medida, con la peatonalización de la Av. Amazonas que aceleró el proceso de abandono de los residentes del sector.
- Implementar un proyecto de mobiliario urbano que mejore la iluminación, señalización y arborización, son intervenciones un tanto constantes de las diferentes municipalidades.

Estas intervenciones, reivindicaron la función comercial y redujeron la residencial, lo cual se evidenció en el crecimiento de la población joven en la composición demográfica. Se refleja el “Fenómeno City”, donde la población diurna aumenta al igual que el movimiento del barrio en el día, mientras que en la noche se abandona.

Ponce señala también que en 1997 a cargo, de la Administración Zonal Norte, creó el “Plan de Rehabilitación Integral urbana de La Mariscal” cuyo ámbito de acción era de 149 manzanas o 183 ha. Dentro de este plan uno de los mayores aportes es la inclusión de la participación ciudadana, con el reconocimiento del “Comité de Defensa de La Mariscal” suscrito bajo la “Declaratoria de La Mariscal” que también crea la “Gerencia de la Mariscal” para apoyar los procesos de participación mediante figuras representantes de la municipalidad.

A pesar de los esfuerzos realizados el barrio siguió teniendo problemas que mantenían al barrio en un estado decadente, en parte porque muchas de ellas se implementaron de forma incompleta y de forma superficial que no solucionaban los problemas sociales que eran el trasfondo de la degeneración del barrio. La problemática detectada como resultado del proceso de degeneración fue la siguiente:

- Poca valoración y sentido de concientización de la herencia colectiva en aspectos culturales, arquitectónicos y urbanísticos, mismo que no recae en la composición heterogénea del barrio sino en la diferencia de intereses de sus actores. Incumplimiento de normativas, el descuido del espacio público y privado, y la falta de control por parte de autoridades. Colectivo asocia al barrio con zona de conflictos.
- Incompatibilidad de usos que se refleja en desorden y desequilibrio de la actividad comercial vs. la residencial y la muestra de ello es la alteración en la morfología y ocupación del suelo, con intervenciones ilegales que no preveían mantener la tipología ni la estética de las viviendas originales.
- Espacio público falto de vegetación y mobiliario urbano, deterioro de aceras y carencia de áreas verdes. Además sobrecargado de tráfico vehicular privado y público que provocan, contaminación, deterioro de condiciones de habitabilidad y estancia. Espacio público deficiente y mal usado.

- Falta de una jerarquización vial y de un sistema integral planificado, sino resultante de actuaciones parciales que no permiten equilibrar la capacidad de circulación con las jerarquías del mismo.

A nivel de Distrito, se llevaron a cabo intervenciones como parte del Plan Maestro de Transporte¹⁷ en 1996, se crea el corredor de transporte público en la Av. 10 de Agosto, reemplazando las líneas de buses manejadas por cooperativas. Años más tarde, se incorpora como parte de este plan, el corredor de transporte Ecovía (2002), a lo largo de la Av. 6 de Diciembre. Estos corredores a lo largo de los ejes longitudinales pretendían mejorar la accesibilidad al barrio. Pero además se mantiene recorridos internos en el barrio por calles como la 9 de Octubre, Av. Amazonas y la Juan León Mera; y se mantienen los recorridos en las avenidas Patria, Colón y Orellana.



Figura 58. Quinta “La Alhambra” antes de ser restaurada por el Fonsal. 1980-1990

Fuente: tomado del libro *La Mariscal*, Amparo Ponce

¹⁷ EMPRESA PÚBLICA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS: Historia de la EPQ, <http://www.trolebus.gob.ec/>

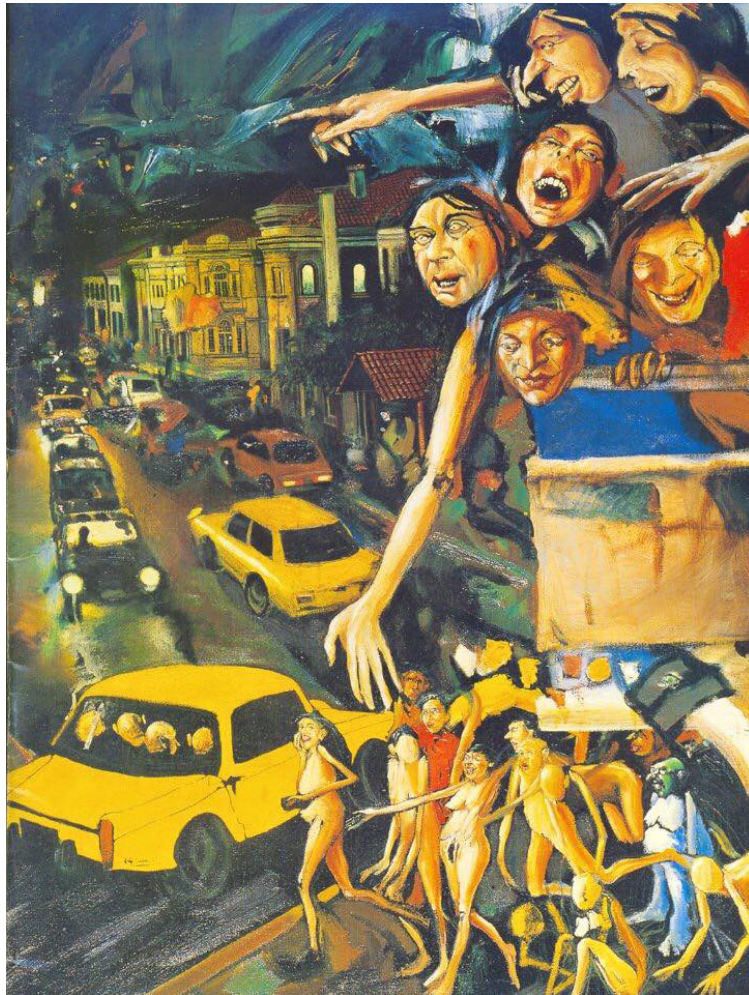


Figura 59. Ave Amazonas de Luigi Stornaiolo. Técnica: óleo
Fuente: Página de Facebook, Grupo público Barrio "La Mariscal" Quito - Ecuador

¹⁸ Tontódromo calle principal de una ciudad en la que la gente disfruta de ir a pasearse y mostrarse ante determinado grupo social.

"Del Rosa al Rojo"

Para fines de la década de los setentas, la Mariscal era un barrio con tanta saturación comercial, en especial la Av. Amazonas que se convirtió en el "tontódromo"¹⁸. El automóvil era indispensable para esta práctica y había restado la importancia que tenía el peatón.

Desde que llegó el petróleo, el dinero, la vida nocturna todo cambio para siempre....Dejó de ser el barrio residencial, tranquilo y seguro en el que yo viví. Raúl Andrade Gándara

En esta época, confluían corrientes europeas, norteamericanas y sudamericanas, producto de las migraciones provocadas por las guerras en el caso de Europa y de persecuciones políticas de las dictaduras de derecha, en el caso de los países del Cono Sur (Argentina, Chile y Uruguay), así como también por del proceso de globalización por la inversión extranjera. Las familias sudamericanas que migraban en estos años eran de corrientes socialista y aportaron con estas nuevas ideologías buscaban retomar las costumbres y música andina como un signo de protesta de las injusticias que estaban sucediendo en los gobiernos sudamericanos de la época. El barrio siempre se caracterizó por su multiculturalidad pero se produce una ruptura en la espacialidad de la zona, cuando en el barrio burgués de Quito, de gente de clase media alta - alta, acogía a su vez, personas de izquierda que militaban en partidos revolucionarios, quienes no compartían los mismos lugares. Estas diferencias ideológicas eran vistas como diferencias clasistas, dentro de un entorno donde la política era muy importante.

En la siguiente página se ha destacado testimonios de la percepción del barrio y su transformación que demuestran las condiciones de decadencia recopilados por Mancheno en su libro Historia y memoria .colectiva del barrio La Mariscal de Quito.

“Más, a partir de los años ochenta, transcurrió una larga etapa de depresión urbana, funcionamiento de discotecas y otros negocios no autorizados, que aún cuando se focalizaron en pocas calles y lugares, generalizaon la mala fama de “La Mariscal””

Raúl Velasco Garcés

“Ya en la década de los 80, La Mariscal va poco a poco transformándose, comienzan a instalarse prostíbulos, burdeles, para mí estos cambios son procesos que viven las ciudades, que se plagan de cierto tipo de cosas que son parte de la sociedad capitalista, formas de vida.”

Victor Albornoz

La calle era más residencial y todavía habían familias que habitaban sin problemas. Después de los años 80, se volvió comercial, no solo la Calama, sino la Mariscal en general.

Pablo Simón

“Hablar de La Mariscal era hablar de una zona roja, imaginarse lo peor y unir lo protervo con la decencia de hogares del sector...los excesos y la anarquía reinante fue insoportable.”

Consuelo Mancheno

“Gente Amazonas

...Drogas, prostitución masculina, relaciones múltiples, matizadas por una entrañable amistad fue la historia de esta insólita “familia” de alrededor de 50 jóvenes, que huyeron de sus casa y sobrevivieron protegidos por la noche de la Avenida Amazonas... adolescentes de ambos sexos y de clase media y baja, que dejaron sus casas, para sobrevivir en la calle, a través del “retaque”, pedir dinero a los transeúntes, usando cualquier cuento y la prostitución, especialmente la masculina, en el sector de la Amazonas....

...La “gente Amazonas” reinó en la calle durante cinco años. Sus cenizas se esparcieron por varios lugares: 10 de ellos están en la cárcel, una se apaga con sida....

...Fue hace siete años (1989) cuando nos iniciamos con los rockeros, eran los primeros tiempos de la “gente Amazonas”, poco a poco nos asimilamos a los grupos, nos hicimos alcohólicos...

...Pero la hegemonía de la “gente Amazonas” empezó a desvanecerse poco a poco, desde que un intendente ordenó cerrar todos los bares de la Amazonas” recuerda Cristhofer. Otro factor desintegrante fue la llegada de los “negros de Santo Domingo”, que importaron su violencia al sector..

...Lo que empezó como propuesta de convivencia y culto a la compañía acabó como sexo mercenario; lo que empezó como unos tragos entre amigos derivó en consumo de toda clase de drogas; lo que se inició como recoger unos sures para pasarla bien, acabó con robos para costearse los vicios. No es una historia origina; es la juventud inmolada en su propia hoguera”¹⁹

17/11/1996

*Transcrito de Cenizas de un reino en la calle
Revista Blanco y Negro, del diario “El Hoy”*

¹⁹ MANCHENO, CONSUELO: Historia y Memoria colectiva del barrio La Mariscal de Quito, *Historias Urbanas*, Ideaz Imprenta, Ecuador, 2013, pp. 76-79

Regeneración: La Mariscal 2.0

2000

Como se puede ver, hasta la década pasada se habían realizado algunos intentos de recuperar, rehabilitar, renovar el barrio, sin tener éxito. Existía un proceso de deterioro urbano, con espacios públicos deficientes y patrimonio arquitectónico deteriorado; ambiental, por falta de áreas verdes y de identidad urbana, pues la imagen colectiva se había visto afectada por la inseguridad y la violencia, resultados de una baja cohesión social. Estas actuaciones se hicieron considerando que esta era una centralidad de Quito, pero a partir del siglo XXI se preveía a la Mariscal como un lugar de interés turístico, y en su afán de promoverlo la Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda propone el Plan de Rehabilitación Urbana de la Mariscal, que se basaba en el estudio de 200 edificaciones, pero es en el año 2004 que en cooperación con la Junta de Andalucía y el Municipio, se realiza el Plan Especial para la Mariscal, mismo que fue revisado y ajustado al PUOS²⁰ y al nuevo régimen del suelo.

Para este Plan la zona contaba con una población de 12.000, cuyo aumento se debió al cambio de usos de suelo que había admitido torres residenciales, y la población flotante que era mayor a las 100.000 personas al día²¹, pues acogía una importante concentración de actividades y múltiples usos que caracterizaron a este centro urbano como un lugar de encuentro de diversidad social y cultural, totalmente opuesto a sus orígenes de exclusividad.

La velocidad de las transformaciones y las dificultades de los procedimientos del planeamiento motivaron a pensar en “un modelo de plan que articule la garantía de un instrumento a medio largo plazo y la operatividad de figuras de actuación a corto plazo, que garantizaran el apoyo de sus habitantes.”²²

A pesar de que en esta década también existieron varios planes, el Plan Especial de la Mariscal era uno de los más completos y que a pesar de su aplicación parcial tuvieron un resultado aparentemente exitoso, especialmente desde el enfoque turístico.

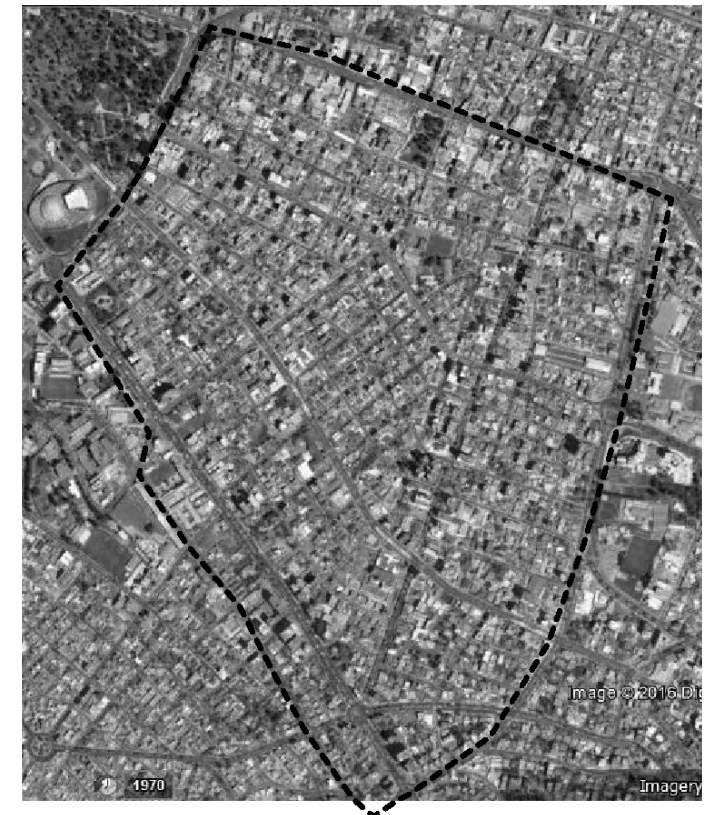


Figura 60. Imagen satelital Google Earth 2003
Elaborado por el autor.

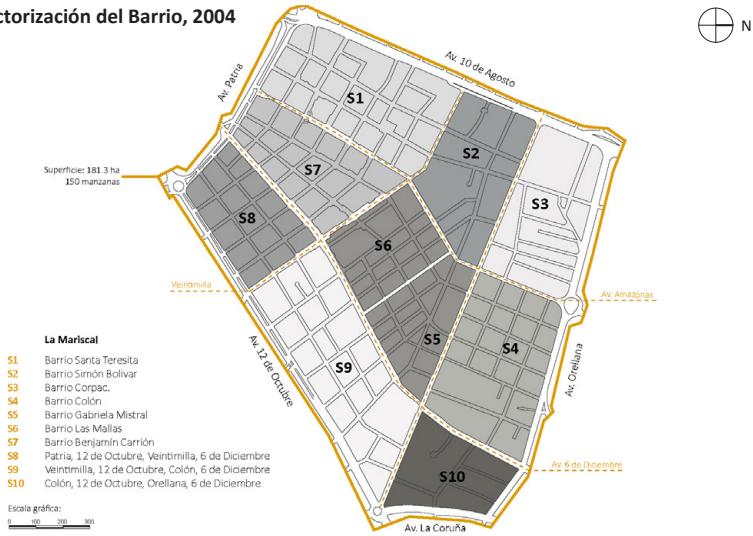
²⁰ PUOS: Plan de Usos y Ocupación del suelo

²¹ AUTORES VARIOS: Plan Especial para La Mariscal, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Quito, 2004

²² JUNTA DE ANDALUCÍA: Plan Especial para el sector La Mariscal. Quito, 2004
<http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/portal-web/web/ArquitecturaObras/d0e2e8ca-c1cf-11e4-bdc4-afe808f5e30f>

2000

Sectorización del Barrio, 2004

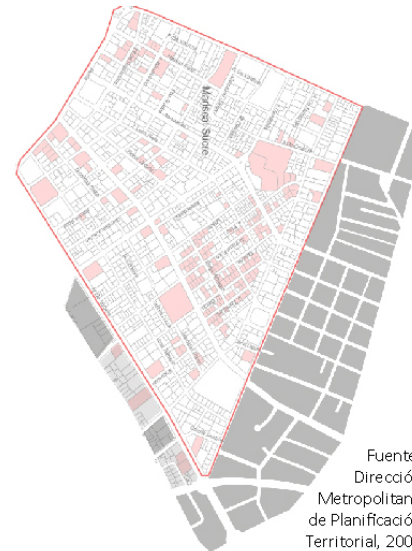


Fondo Figura



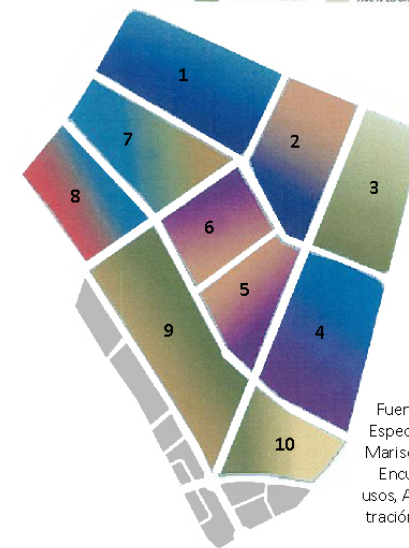
Figura 61. Estructura urbana años 00
Elaborado por el autor.

Pedios inventariados en base a Inventario de Valdenebro



Usos Generales por sector

1	21.40% COMERCIO	9.38% ADMINISTRATIVO
2	11.02% COMERCIO	10.02% HOTELES
3	16.46% VIVIENDA	6.80% EDUCACION
4	17.64% BARRIOS	15.75% ADMINISTRATIVO
5	35.05% BARRIOS	48.98% HOTELES
6	16.27% EDUCACION	20.50% ADMINISTRATIVO
7	9.78% VIVIENDA	20.62% ADMINISTRATIVO
8	16.62% VIVIENDA	23.92% EDUCACION
9	11.63% VIVIENDA	5.06% EDUCACION



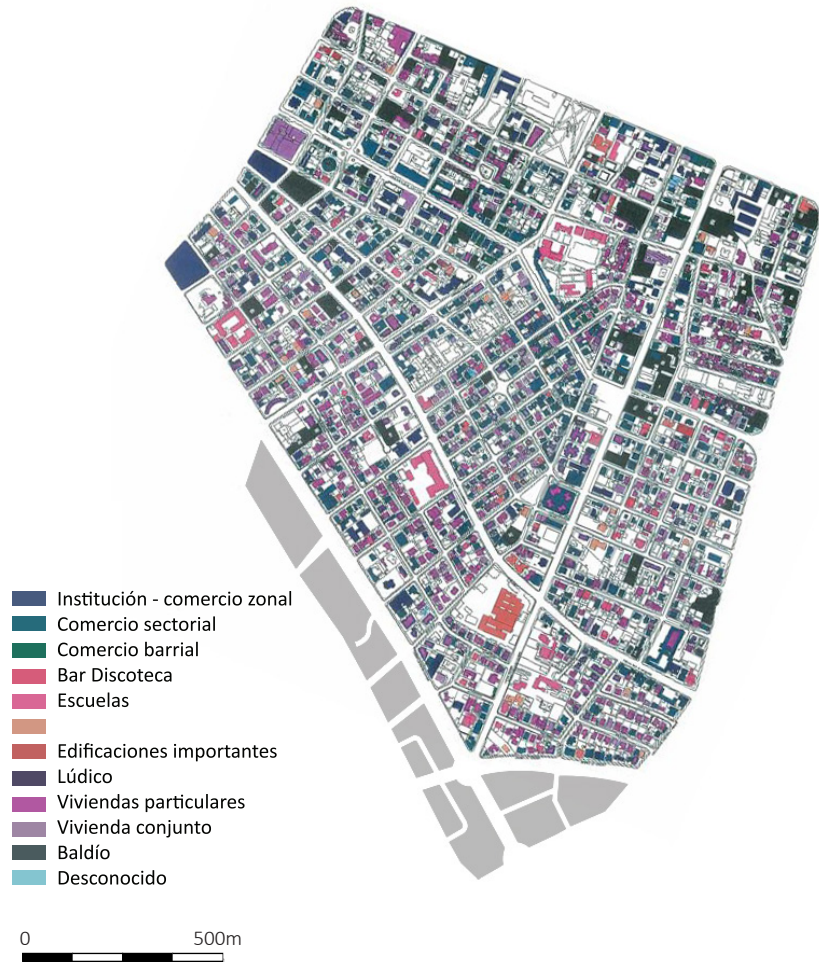


Figura 62. Usos del suelo, 2004
Fuente: Plan Especial para La Mariscal

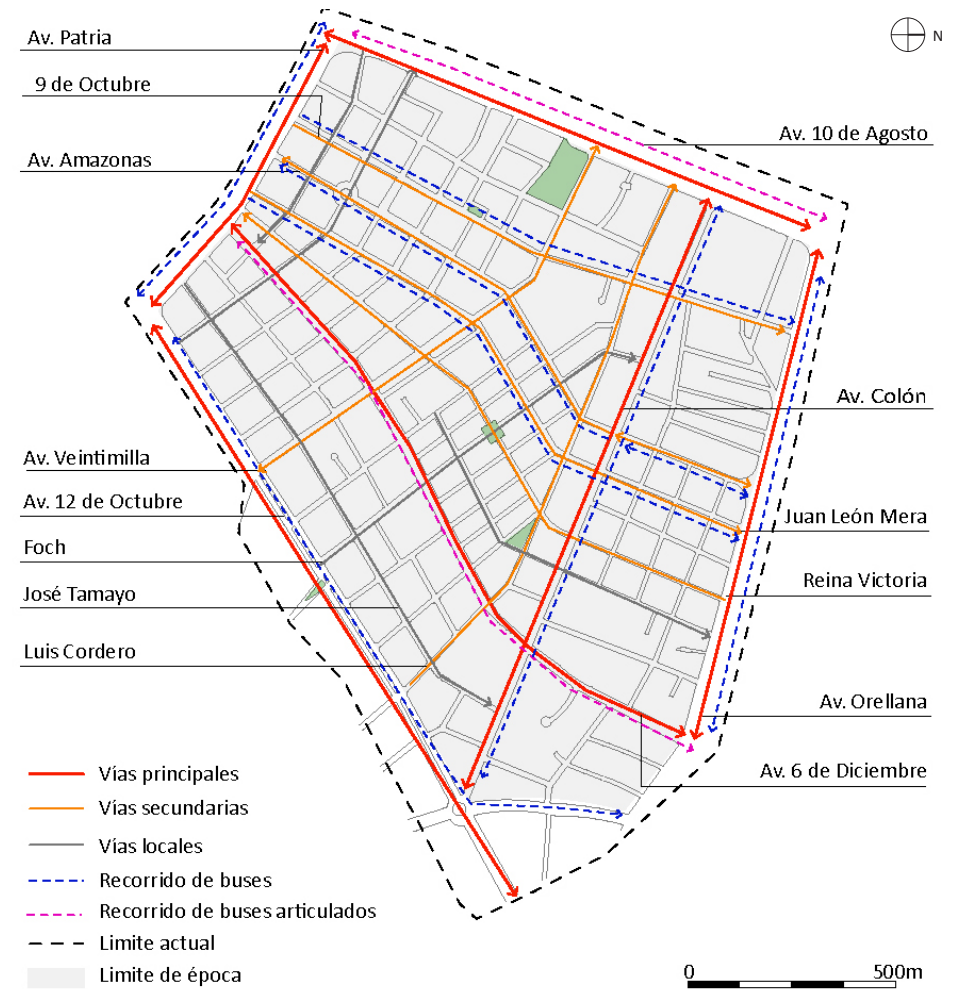


Figura 63. Esquema vial del barrio, 2004
Elaborado por el autor.

2004 Plan Especial de la Mariscal

Es un plan estratégico, enfocado en aspectos físicos y territoriales del paisaje urbano y arquitectónico del barrio, que se consideran como hitos de intervención por la influencia directa e indirecta en la transformación del barrio, que es promotor de otra serie de planes, programas y acciones que cubran los aspectos socioeconómicos que no deben dejarse de lado en los procesos de regeneración.

Este plan integraba el barrio Colón, dentro de los límites del barrio la Mariscal, al que correspondía un área de 127ha, 117 manzanas y 3 parques, con dicha adicción sería de 181 ha, 150 manzanas y 3 parques.

Con el fin de “equilibrar las funciones y usos del espacio físico para restablecer la función residencial permanente, y sea el eje que regule las actividades de residentes y usuarios, incluyendo actividades compatibles con la misma, que permita un desarrollo sostenible”²³. Para cumplir con este objetivo planteaba 6 frentes, los cuales abordaban la Malla Urbana y el Espacio Construido.

Malla Urbana

Accesibilidad: busca revertir el privilegio que tiene el vehículo motorizado sobre el peatón, mediante la racionalización del transporte público y privado, pues se entiende que este barrio tiene todas las condiciones para desarrollarse en su mayoría como un sector peatonal, con un sistema vial jerarquizado, con la señalización y el control adecuado para equilibrar la accesibilidad en transporte público como en privado. Como parte del principio de recuperación de las calzadas y aceras se planteó una red de estacionamientos.

- Proyecto de Transporte público
- Proyecto de Transporte privado
- Proyecto de Estacionamientos
- Proyecto de Señalización y Control

Espacio Público: con la finalidad de dar un espacio de calidad al peatón, plantea la construcción de una red de plazas, hitos y

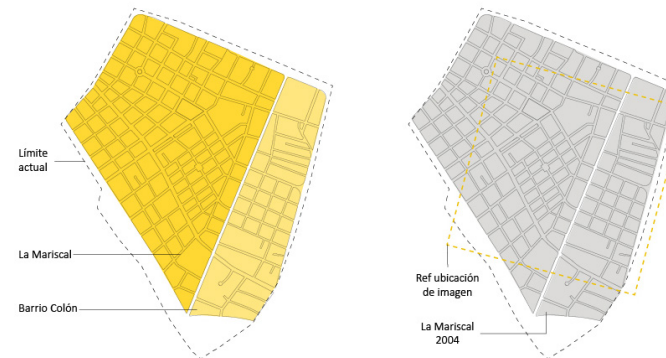
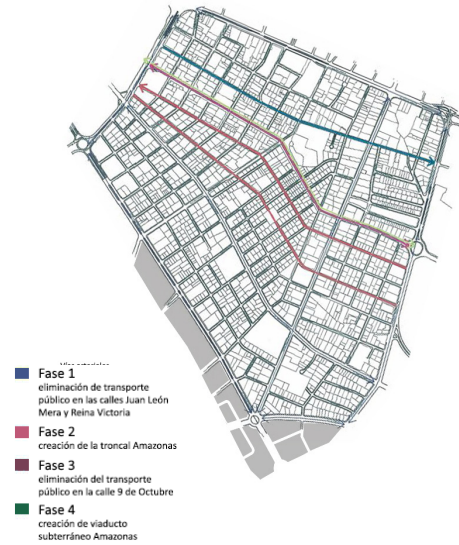


Figura 64. Imagen satelital de parte del barrio, 2005

Fuente: IGM (Instituto Geográfico Militar)

²³MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, Plan Especial para La Mariscal, Feb 2004

Jerarquización vial
Racionalización del sistema de transporte público



Estacionamientos propuestos además de los existentes



Sistema de Plataformas únicas



Propuesta de arborización y creación de áreas verdes



nodos que permitan la estancia, el disfrute y la movilidad de los usuarios, con intervenciones por fases, a nivel de calzadas y aceras, complementado con arborización y mobiliario urbano que permita mejorar la imagen urbana del sector y generar un ambiente amigable y seguro para todo tipo de usuarios.

- Proyecto de Plataformas únicas
- Proyecto General de Mejoramiento del Espacio Público
- Proyecto de Mobiliario Urbano y Arborización

Espacio Construido

Usos del Suelo: busca reevaluar los usos establecidos y la compatibilidad de los mismos con la función residencial, misma que se quiere re-potencializar y consolidar R1, R2, R3, RM de forma gradual acorde a la jerarquización de vías.

- Proyecto de aplicación de los usos del suelo

Zonificación y ocupación de retiros: en vista de la situación del barrio se busca lograr uniformidad en cuanto al uso del retiro o reversión del mismo, así como la creación de nuevas fachadas urbanas evaluadas pertinentemente según cada caso.

- Proyecto de aplicación general de la zonificación general
- Proyecto sobre retiros

Edificaciones patrimoniales: en vista de las modificaciones de varios bienes inventariados, plantea la evaluación y reconsideración de los criterios de conservación como también, la inclusión de aquellos importantes en el desarrollo de proyectos especiales.

- Proyecto sobre revisión y ampliación del listado de las edificaciones patrimoniales

Proyectos especiales

Proyectos estratégicos para acelerar el proceso de regeneración urbana y revertir la imagen del sector.

Figura 65. Propuestas en el Plan Especial La Mariscal 2004

Fuente: Plan Especial La Mariscal 2004

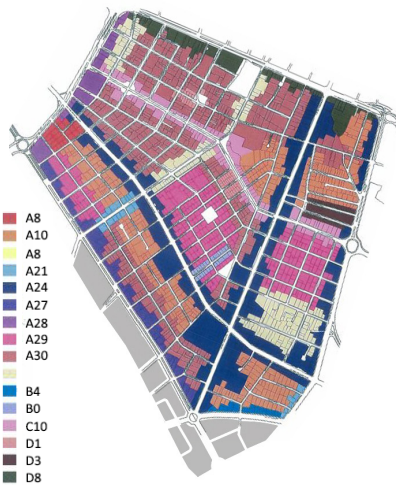
Dentro de este plan, hay proyectos que tienen un fuerte impacto en la imagen del barrio, como son el tema del arbolizado que forma una red que se conecta con los espacios públicos, además de los proyectos especiales que se encuentran en el borde norte y oeste, hacia las importantes ejes de conexión de forma que logran integrar al barrio con la ciudad. Por la ubicación del barrio se encuentra en una zona neuralgica del transporte público y privado, esto actualmente es una amenaza del barrio, porque no deja aprovechar los potenciales que tiene para incluirla como una zona libre de tráfico vehicular, o al menos de reducirlo, de ahí que las propuestas de jerarquización vial y racionalización del transporte público son propuestas viables, que debieron ser ejecutadas con prioridad, sin embargo hasta la actualidad el esquema viario funciona de la misma manera.

De igual manera es importante que incluye el concepto de preservación de conjuntos urbanos y no solo de piezas arquitectónicas individuales dentro del inventario de bienes patrimoniales. Señala la necesidad de re-evaluar los bienes incluidos Valdenebro, sus valores estéticos y culturales a preservar.

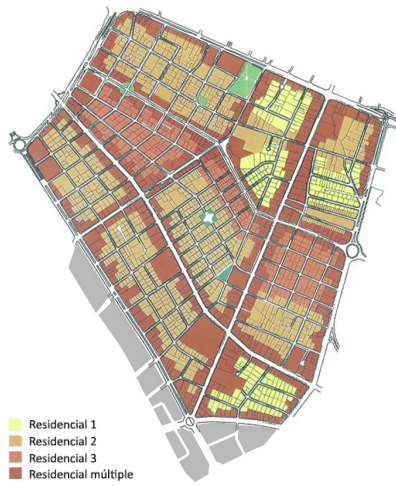
Regularización de ocupación de retiros



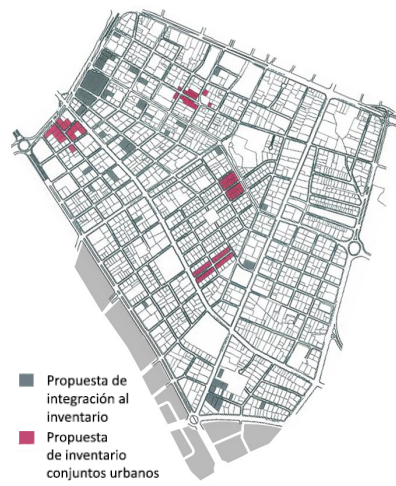
Zonificación y alturas de edificación



Regulación de usos de suelo



Inclusión de edificios y conjuntos urbanos al Inventario Patrimonial



Propuesta de Proyectos Especiales



- 1 Parque Julio Andrade- Calle 18 de Septiembre
- 2 Parque y vivienda calle Veintimilla y 9 de octubre
- 3 Boulevard y edificio de usos múltiples entre Av. Orellana y Colón
- 4 Equipamiento público y vivienda da Av. 10 de Agosto y Colón
- 5 Vivienda y uso múltiple
- 6 Proyecto especial Mercado artesanal- Hotel Colón
- 7 Equipamiento cultural, antigua embajada EE.UU
- 8 Espacio público y vivienda calles Plaza y Tamayo
- 9 Proyecto especial de espacio público calle Plaza
- 10 Proyectos especiales calle Veintimilla
- 11 Residencial y espacio público en sector Foch
- 12 Residencial y espacio público calle Cordero
- 13 Proyecto especial de equipamiento educativo

Figura 66. Propuestas en el Plan Especial La Mariscal 2004

Fuente: Plan Especial La Mariscal 2004



Figura 67. Proyecto Especial Julio Andrade- 18 de Septiembre
Fuente: Plan Especial La Mariscal 2004

Este plan es uno de los que ha tenido mayor repercusión en la medida de lo que fue ejecutado, principalmente en los aspectos de accesibilidad y recuperación del espacio público, que se ha concentrado en determinada zona de la Mariscal, la zona turística. Este plan buscó integrar intervenciones puntuales y proyectos planteados por otras dependencias municipales y de la ciudadanía como el Fonsal (Fondo de Salvamento Patrimonial), EMMOP (Empresa metropolitana de Obras Públicas), EPMT (Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros) y otras; es un punto importante pues ha considerado varias visiones.

El plan del 2004, se ha ejecutado en cierta medida, más en el ámbito de jerarquización vial con el arbolado, algunas plataformas únicas, mejoramiento del espacio público e inclusión de carriles de ciclovía. Parte de este plan, que no ha llegado a ser ejecutado en su totalidad, se trabajó en un proyecto que fue catalizador del cambio de la imagen urbana desgastada y se convirtió en el producto turístico de la Mariscal. La Plaza Quinde, fue ejecutada por el Fonsal en el 2003-2004 y su función inicial fue crear un lugar que sirva de escenario para eventos culturales para familias del sector y motivar un sentido de identidad con la plaza y el barrio.



Figura 68. Plaza Quinde adornada de flores
Fuente: Flickr, Visita Quito



Figura 69. Estado anterior a la intervención
Fuente: Tatiana Chauca Torres, La Territorialidad de la Plaza Foch, la disputa del espacio público. 2013

El proyecto ubicado en la intersección de la calle Foch y Reina Victoria tuvo éxito, aunque su nombre no. De forma que la plaza, como lugar de encuentro, se implantó en la memoria colectiva de la gente, que la identifica como la Zona, la Foch o La Mariscal.

Cuando la Administración Zonal Norte se hace cargo, reconoce el éxito en la etapa inicial permite la instalación de restaurantes, bares, de alto estándar y proyección nacional e internacional, no barrial, como se había acordado en la sesiones de participación ciudadana. Consecuentemente, la población residente se reduce más aún y la población de la zona queda compuesta por los consumidores de los servicios del barrio y los trabajadores diurnos de las instituciones instaladas en los alrededores. En el 2004, se llega a un consenso que permite al empresario inversor utilizar el espacio público mediante un sistema de regalías. En el 2006 la plaza es un equipamiento importante y reconocido en el la memoria del colectivo extranjero y nacional, con variedad de personas, espacios, músicas, y ofertas gastronómicas y bares. Entonces, una vez más, a efecto de intereses económicos, el espacio público destinado para la apropiación y el disfrute de las familias, vuelve a ser un espacio global, turístico, y no de disfrute local.

En el año 2007, con el fin de trabajar los ejes socio-económicos para fortalecer los aspectos turísticos de la zona, se planteó el Plan Operativo de desarrollo para La Mariscal. En el año 2008, como apoyo al plan realizado el año pasado, en el barrio se hicieron varias intervenciones como la remodelación de redes eléctricas, adoquinado y mobiliario urbano, que son obras que obedecen más a un mantenimiento y actualización de infraestructura. Para mejorar la accesibilidad y la fluidez vehicular se hizo un reordenamiento de vías en base a lo establecido en el Plan del 2004, y se creó un carril para ciclovía (carril bici). De igual forma se introduce el sistema de parqueo tarifado como parte de un plan integral a nivel de ciudad para racionalizar el uso del vehículo privado.



Figura 70. Estado anterior a la intervención

Fuente: Plan Especial para el sector de La Mariscal, Junta de Andalucía



Figura 71. Plaza Foch, 2011

Fuente: Flickr Christian Ordoñez

¿Degeneración?

Han pasado diez años a partir de la regeneración de la Plaza Foch y sin duda el barrio ha seguido transformándose, es una centralidad viva de la ciudad, que se ha vuelto mucho más dinámica tanto en el día, como en la noche, especialmente por el crecimiento en el ámbito turístico que ha tenido el país, y de forma especial Quito, y “La Zona” como se conoce a la Plaza Foch y sus alrededores. Es así que actualmente La Zona, La Foch o La Mariscal, nombres con los cuales se nombra a este sitio de la ciudad, es según informes de Quito Turismo, el segundo lugar con mayor atractivo después del Centro Histórico, y es que en esta zona tiene goza de un ambiente cosmopolita y atractivo.

A pesar de esto, la condición de inseguridad que presenta la zona, es una constante a lo largo de los últimos años, y muestra de ello son ciertos titulares de los diarios más importantes, que hablan de situaciones cotidianas de asaltos, microtráfico de drogas, prostitución, secuestros exprés y hasta asesinatos. Es una imagen, totalmente opuesta a la cara turística que se quiere mostrar y degrada el barrio, e incita la salida de los residentes de la zona, misma que en el 2010, rebajó a 6000 habitantes, según muestran los datos del INEC.

Dentro de los problemas detectados se encuentran los siguientes:

- Las medidas de reducción del tránsito vehicular no han sido ejecutadas a cabalidad en el plan propuesto en el 2004, por lo que en la actualidad se mantiene el barrio bordeado por las vías principales.
- Aún encontramos predios abandonados, 35 a finales del 2015, que son focos de inseguridad, como indican Isabel Morrillo, Administradora de la Zona Especial Turística de La Mariscal, predios sobre los cuales no se puede intervenir por ser propiedades privadas. La calidad del espacio público existente es baja a nivel general, ya que las intervenciones han sido puntuales.

Prensa Digital



Tripadvisor

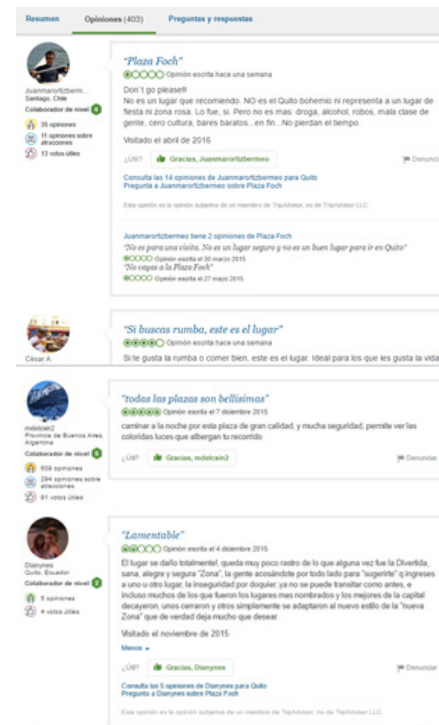


Figura 72. Percepción del barrio La Mariscal en los últimos años
Fuente: Varios, Prensa digital y Tripadvisor

- Baja calidad arquitectónica en las intervenciones realizadas en los predios patrimoniales.
- A pesar de la existencia de reglas técnicas sobre los giros de los negocios, asignados en la Licencia Única de Actividades Económicas, no existe el debido control con respecto al cumplimiento de la misma, ni de los requerimientos técnicos de infraestructura para su funcionamiento, lo que da una imagen deteriorada al barrio.

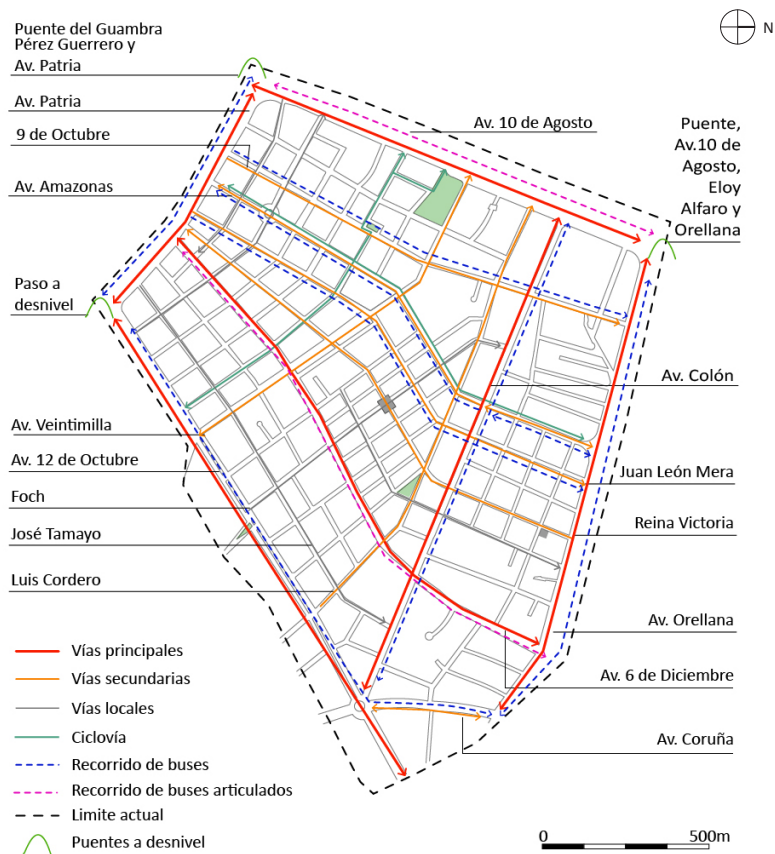


Figura 73. Jerarquía vial, estado actual 2016
Elaborado por el autor.



Figura 74. Antiguo ChaletSwiss abandonado, Calle Reina Victoria y Calama
Fuente: El Comercio.



Figura 75. Predios abandonados Calle Juan León Mera y Cordero
Fuente: El Comercio.



Análisis del estado actual en base a Lynch

2010

Se ha incluido en esta década un análisis de la imagen urbana de La Mariscal en base a los elementos como Barrio, Senda, Borde, Hito y Nodo, que plantea Lynch. Así actualmente

Bordes: las Av. 10 de Agosto al oeste, Av. 6 de Diciembre al este, y Av. Patria al sur, por su condición de corredores de transporte público. La Av. Patria, limita con el Parque el Ejido y refuerza esta percepción de borde entre centro y norte de la ciudad.

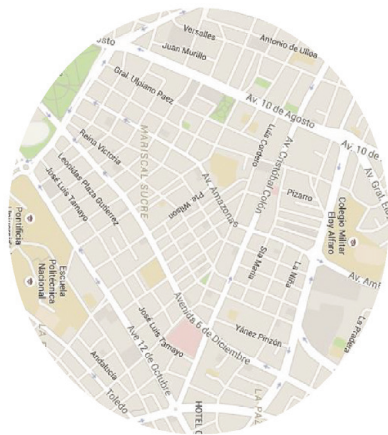
Las sendas: las avenidas Amazonas y 12 de Octubre, por el carácter comercial e institucional, la Colón y la Veintimilla, por conectividad este-oeste.

Los nodos: se identifica a la Plaza Foch como el punto de encuentro, intersecciones de los bordes, pasos a desnivel, en la Patria-10 de Agosto, Patria-12 de Octubre, y 10 de Agosto-Orellana. También la Plaza Artigas en la Colón- Patria, son puntos donde convergen flujos.

Distrito: las inmediaciones de la plaza Foch, Av. Amazonas, Veintimilla, 6 de Diciembre y Av. Colón.

Los hitos: en el interior está la (1) Iglesia Santa Teresita, (2) la estación de Bomberos en la Veintimilla, (3) Museo Mindale. Exterior al barrio, tenemos (4) Universidad Católica, (5) La Casa de la Cultura, (6) el Arco de la Av. Patria y (7) Colegio Militar.

Plano de Google Maps 2015



Fondo Figura



Equipamientos existentes



Equipamientos
Plazas/ Plataformas
Área verde

Usos de suelo



Residencial alta densidad
Para la Mariscal
Residencial mediana densidad
Múltiple
Equipamiento
Residencial alta densidad
Prohibido bares, La Floresta
ZONA
Zona urbanística de asignación especial
Límite del barrio

Figura 76. Estructura urbana actual
Elaborado por el autor.

Se desconocen las diferentes realidades y necesidades por las que se dan actividades no turísticas que se dan de forma ilegal.

En el 2011, se elabora el Plan Estratégico para La Mariscal cuyos objetivos fueran proyectar al barrio como una zona turística que brindará servicios de calidad, a nivel de estándares internacionales. Incluyendo conceptos de responsabilidad social y educación pública que aseguren una convivencia armónica entre los diferentes actores del barrio. Finalmente e igualmente importante, planteaba la importancia de que regular el manejo del uso del suelo con ordenanzas y regulaciones especiales, incluyéndose en una planificación del crecimiento urbano de la ciudad e incentivando la corresponsabilidad ciudadana e institucional.

La renovación urbana planteada se preocupa por mejorar el paisaje urbano y desarrollar un producto turístico, del que se ven beneficiados los inversionistas y la población flotante, pero que en cierta medida desconoce las necesidades de otros sectores más sensibles de la sociedad, que viven en la informalidad, y que son parte del grupo de residentes del barrio. Como hemos visto, La Mariscal estuvo en gran parte de su evolución conformada por grupos heterogéneos, que le dieron la connotación cultural actual, y en la actualidad podemos identificar a varios sectores con intereses diferentes.

Los actores que influyen en el sistema del barrio son: Autoridades, Asociación de empresarios, Negocios informales, Residentes, Comerciantes, Turistas, Otros empresarios, Visitantes y Gobierno.

En el grupo de empresarios de La Mariscal existen 6096 establecimientos económicos en 1879

lotes en 152 manzanas; de estos lotes, el 75% (1409) de los lotes se encuentra al menos un

establecimiento económico. Se ha calculado que de los establecimientos económicos, un 90%

se encuentran en funcionamiento, un 9% vacío y un 1% comparten actividades.

Plan Especial de Gestión Turística de la Mariscal

Actualmente está en vigencia el Plan Especial de Gestión Turística de la Mariscal, que parte del código Orgánico de Organización Territorial autonomía y Descentralización (COOTAD) que determina como función del gobierno del DMQ el regular, controlar y promover la actividad turística en la ciudad.²⁴

La zona de la Mariscal es considerada como una “zona especial turística” debido a la cantidad de negocios destinados a servicios turísticos y centros de diversión lúdica nocturna, los que representan el 26% de la oferta total de alojamiento, 25% de oferta gastronómica, el 38% de la oferta de diversión y 37% de servicios turísticos; pero los atractivos turísticos no se ubican en esta, sino que están implantados como atractivos satélites en otras zonas del centro norte de Quito. Es así, que solamente el 1% de los atractivos turísticos con los que cuenta la ciudad se emplazan en el barrio, y el 50% de los mismos en el centro histórico.

Dentro de los lineamientos estratégicos, se plantea la puesta en valor del espacio público, garantizar condiciones de accesibilidad, recuperación de la habitabilidad de la Mariscal con el incentivo a la función residencial, creación y mejoramiento de condiciones para actividades de recreación, y mejorar la planificación y coordinación interinstitucional de forma que la ZET Mariscal funcione eficientemente. En fin, es generar una imagen urbana con ambiente y estética de calidad, sin problemas de seguridad con problemas de delincuencia, alcohol, drogas y prostitución, que afecta a la zona; la informalidad y la baja calidad de obra caracterizan a varios de los locales proyectan una imagen degradada y de marginación en el sector.

Como parte de las acciones se propone una sectorización de uso turístico que son:

Sector A: el núcleo del desarrollo turístico en el entorno inmediato de la Plaza Foch.

Sector B: zona en el borde norte del barrio que ha demostrado

²⁴MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO: Plan Especial de Gestión Turística de La Mariscal, 2014

tener un crecimiento en la implantación de servicios turísticos de diferentes tipos.

Sector C: ubicado hacia el borde sur, cuenta con equipamientos hoteleros importantes y es la zona que se ha visto principalmente modificada en la altura de edificación, debido a la cercanía con museos y complejos culturales propone reforzar el carácter cultural.

Sector D: esta la mayor zona en la que se ha mantenido el uso residencial en mayor medida, con presencia de residencia en altura,

además de estar abastecida por equipamientos educacionales, de salud y hoteleros de lujo. Su topografía y su definición por vías importantes, diferencian de los sectores planos.

Sector E: ubicado al borde oeste del barrio, es uno de los sectores más deteriorados y de menor dinamismo en la zona, a pesar de contar con parques y construcciones patrimoniales históricas rehabilitadas.

Además de otros programas de gestión e infraestructura como se señalan en la siguiente imagen.

ZET	Programa	Proyecto	Ejecutor
La Mariscal	Coordinación Institucional	Fortalecimiento y Gestión Administrativa	Administración Especial Turística La Mariscal
		Fortalecimiento de la Gestión Participativa Turística	Administración Especial Turística La Mariscal
		Calidad en la Prestación de Servicios en la ZET	Administración Especial Turística La Mariscal
			Quito Turismo
		Desarrollo de Normas Técnicas e Incentivos para Actividades Turísticas	Quito Turismo
	Infraestructura y Equipamiento	Propuesta Normativa para Uso Turístico del Espacio	Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
		Ordenamiento de la Accesibilidad y Conectividad de la ZET	Dirección de Movilidad y Transporte Público
		Creación de la galería de Artes Populares y Memoria Artesanal	Secretaría de Cultura
		Acondicionamiento de Infraestructura Verde	EPMMOP
		Red de Baterías Sanitarias	EPMAPS
	Información e Interpretación	Conectividad Informática en Espacios Públicos	Dirección de Informática
		Centros de Facilitación e Información Turística	Quito Turismo
			Administración Especial Turística La Mariscal
		Señalización Turística	Quito Turismo
	Promoción Turística a través de la Web	Administración Especial Turística La Mariscal	
	Quito Turismo		
TOTAL			Todos los actores

Figura 77. Programas planteados para la Mariscal y sus ejecutores.
Fuente: Plan de Gestión para la zona especial turística de La Mariscal, DMQ 2014

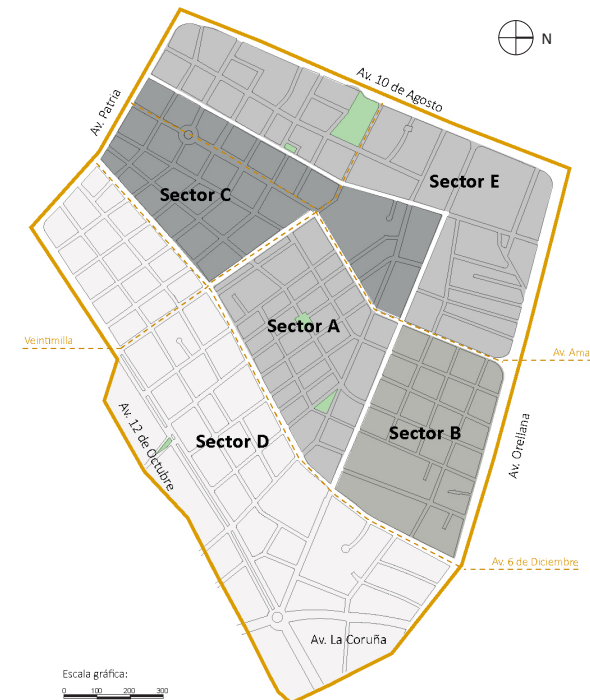


Figura 78. Sectorización del barrio de acuerdo al plan turístico vigente.
Elaborado por el autor.

Entonces, debemos mejorar la imagen urbana, pero no pretender lograr una imagen idílica, pues debemos tener claro que “el espacio público, desde la condición de ciudadanía, será aquel en el que se expresan las distintas visiones de la ciudad, en el que se construyen los acuerdos y limitaciones entre los distintos grupos sociales e intereses, en permanente construcción pero en el que siempre se garantiza la identidad del distinto como garantía de la identidad propia...en el que nos podemos encontrar con el resto de los ciudadanos, en el que nadie sobra ni debe ser rechazado”²⁵.

Las propuestas deben ser resultado de un consenso entre los actores, por lo que es importante la participación ciudadana en los procesos de cambio. Así también este recurso de gestión, debe ser manejado con criterios objetivos y claros que permitan incorporar necesidades particulares y no individuales. Con el fin de que realmente, cada actor se sienta incluido, y beneficiado con los proyectos y programas discutidos para crear un sentimiento de apropiación del lugar y reforzar la identidad urbana del lugar.



Figura 79. Calle Calama, en día de eliminatorias, 2011
Fuente: 1000 días por América, Página web

Av. 10 de Agosto vista de Sur a Norte



Av. Patria vista de Oeste a Este



Av. Patria vista de Este a Oeste



Figura 80. Bordes Av. 10 de Agosto y Av. Patria
Fuente: Google Maps, Street view

²⁵ AUTORES VARIOS: Re-Programa, Universidad de Sevilla, España, 2015, pp 184.

Av. 6 de Diciembre de Norte a Sur



Av. Colón vista de Este a Oeste



Av. Amazonas vista de Norte a Sur



Av. Amazonas de Norte a Sur



Calle Mariscal Foch vista de Este a Oeste



Av. Amazonas vista de Norte a Sur



Figura 81. Estado actual

Fuente: Google Maps, Street view

Av. 12 de Octubre



Calle Reina Victoria



Calle Juan Rodriguez



Figura 82. Fotografías estado actual
Fuente: Google Maps, Street view

Resumen de Planes creados para la Mariscal

- 1974 Rehabilitación urbana bilateral Centro Histórico-La Mariscal
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
- 1985 Plan Quito que incluye el inventario de Valdenebro
190 viviendas inventariadas, 55 preservadas.
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Instituto de Patrimonio Cultural
- 1989 Plan de Rehabilitación Integral Urbana de la Mariscal
- 1990 Poblacion de 7126 hab, Población flotante 60000/día
- 1997 Plan de Rehabilitación Integral Urbana de La Mariscal
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
- 2001 Plan de Rehabilitación urbana de la La Mariscal
Direccion Metropolitana de Territorio y Vivienda.
Junta de Andalucía
- 2004 Plan Especial de la Mariscal
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
- 2007 Plan Operativo de Desarrollo para la Mariscal
Principalmente eje económico y turístico
- 2011 Plan Estratégico para la Mariscal
- 2014 Plan Especial de Gestión Turística de la Mariscal

Conclusiones

Después de estudiar la evolución cronológica de La Mariscal, se puede ver que existieron varios hitos en la historia y el desarrollo del barrio. Entre estos se tiene la bonanza agrícola, la II Guerra mundial y el boom petrolero. Pues la ciudad es compleja y depende de muchos aspectos sociales, políticos y económicas. Al final, el desarrollo de una ciudad recae en la economía, con esto, no se pretende justificar la especulación del suelo y el desarrollo inmobiliario irresponsable, sino que va más enfocado a que las ciudades deben ser capaces de generar oportunidades, por el bienestar de los ciudadanos. Es importante con esto, la planificación e inclusión de la ciudadanía en el crecimiento de la ciudad, y no como es costumbre en Quito y muchas otras ciudades, que se urbanice como si la ciudad fuera una hacienda a favor de pocos propietarios, como vemos que sucedió, con la formación de La Mariscal, hace más de un siglo.

Un aspecto importante, es que si bien La Mariscal fue formada por y para los grupos de poder y familias aristocráticas, también acogió años más tarde, programas de vivienda popular, destinados a la clase media. Esto, indica que a pesar de iniciar como un barrio homogéneo, desde los primeros años fue aceptando la diversidad, que se reflejó en los estilos de sus casas, su materialidad y sistemas constructivos, su población y posteriormente, sus actividades. Y es precisamente, esa diversidad, con la que el barrio ha construido su identidad.

Pero esta diversidad exitosa, duró hasta que se dio el boom petrolero, que origina el primer proceso de degeneración del barrio al incorporarse nuevos usos y habitantes, sin una planificación adecuada, sobre la Renovación urbana en Quito, que no supo equilibrar las funciones comerciales y administrativas, y generó un quiebre. La falta de planificación se ve también, en que paralelamente a esta renovación urbana se estimulaban los procesos expansivos en la ciudad, con los que aparecieron los centros comerciales y volvieron a alterar la dinámica de la ciudad. Lastimosamente se puede decir, que en Quito los centros comerciales han proliferado tanto, que el comercio

en la calle es menor, pero sobretodo, no es comercio de calidad. Con esto me refiero, a que las mejores tiendas y boutiques se encuentran en los centros comerciales y no en la calle Amazonas como sucedía hasta los años 70.

El segundo proceso degenerativo, es el que ha ido avanzando lentamente en los últimos años, consecuencia de la regeneración que se focaliza sobre la Plaza Foch. La saturación de bares, restaurantes, discotecas, y comercios de dudosa legalidad crean condiciones de inseguridad, el cual es el principal problema de la zona. El mismo que no afecta solamente a los pocos residentes que se mantienen en el barrio sino también a los turistas. El barrio tiene una gran cantidad de oferta hotelera, y de diferentes precios, lo cual también hace atractivo al lugar para las bandas de microtráfico de droga. Son problemas que se reportan en diarios, estudios, y opiniones de turistas y locales.

Ante esta mala percepción e imagen se ha intentado aumentar el control y aumentar la vigilancia policial, se ha mejorado aceras y pavimentos, y se ha colocado señalética. Pero no se ha tratado los problemas sociales de fondo. La prostitución y las drogas siguen en el barrio, y por lo tanto la delincuencia e inseguridad. La zona, con su oferta lúdica, debe existir, porque no hay otro lugar en Quito con tal connotación, pero se debe equilibrar las funciones en el barrio.

En el caso de La Mariscal, fue tan exitoso en sus dos momentos previos a la degeneración, que el equilibrio de las funciones se vio afectado por el atractivo de la zona. Se perdió la diversidad y se convirtió en un barrio de negocios, y posteriormente lúdico, cuya población flotante era considerablemente mayor a la población de residentes. Este es un problema también si hablamos de la participación ciudadana, en donde dicho sector, no tiene tanto peso como los inversores, razones por las que se han perdido esta buena práctica que cuando se inició el proceso de regeneración de la Foch, se había cultivado exitosamente.

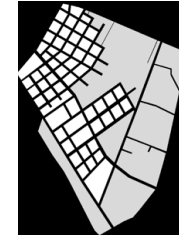
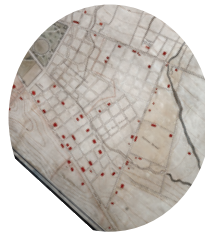
*Evolución por
décadas*

Mapa de Quito

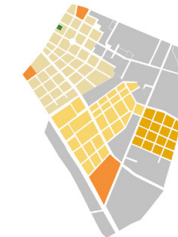
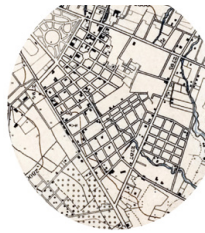
Fondo Figura

Cambio de usos

1920



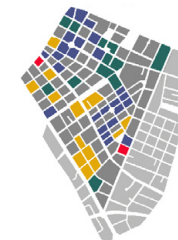
1930



1950



1980



2010



3. Reciclando ideas

Las ciudades y su evolución

Problemática actual

Espacio público

Movilidad

Inseguridad

Ciudadanía

Paisaje Urbano

Gestión y planeamiento

Sostenibilidad en la ciudad

Reciclaje

Usos mixtos

Movilidad Multimodal

La participación ciudadana

La regeneración como antídoto: casos de estudio

Nantes, Francia

Medellín, Colombia

Guayaquil, Ecuador

New York, Estados Unidos

Reciclando ideas

Una vez estudiada la evolución de la ciudad de Quito para contextualizarnos en el territorio, y posteriormente adentrarnos en el estudio del Barrio la Mariscal, consideramos importante tomar conciencia sobre la ciudad, su evolución, su problemática actual y cuál es la tendencia para la ciudad futura, desde un punto de vista sostenible e inclusivo, mediante intervenciones y acciones capaces de revertir dichos problemas. Adicionalmente también queremos añadir una reflexión sobre preservar... la importancia de preservar el paisaje natural y mejorar el paisaje urbano.

Las ciudades y su evolución

Las definiciones de ciudad son amplias y variadas, dentro de las que destacamos: “Se entiende por ciudad al proyecto físico, político, cultural y complejo, europeo, mediterráneo pero también americano y asiático, que hemos caracterizado en nuestra ideología y en nuestros valores como concentración de población y de actividad, mixtura social y funcional, capacidad de autogobierno y ámbito de identificación simbólica y de participación cívica. Ciudad como encuentro, intercambio, ciudad igual a cultura y comercio. Ciudad de lugares y no de simple espacios de flujo.”¹

“La ciudad es la forma y el símbolo de la relación social integrada.”²

La ciudad en el entorno natural modificado por el hombre para satisfacer sus necesidades físicas, sociales y culturales, es decir, la ciudad es producto del hombre, y hablar de su evolución es también hablar de las diferentes prioridades que tenían las sociedades en cada época. Cada tipo de ciudad ha ido evolucionando como

producto de las transformaciones políticas, económicas y por ende sociales. Splenger consideraba que “lo que distingue a una ciudad de una aldea no es su extensión, no es el tamaño, sino la presencia de un alma ciudadana...el verdadero milagro es cuando nace el alma de ciudad”³, y esta alma ciudadana se despierta cuando una ciudad tiene valores y aspiraciones que representan a las sociedades respectivas, es decir, a sus habitantes.

Por ejemplo las ciudades clásicas, en donde se desarrollaba activamente la vida política y militar desde el espacio público, en lugares como el ágora, el foro, las plazas y las calles. Las relaciones interpersonales, la diversidad y el intercambio cultural y filosófico era lo primordial. Edificios con alta calidad arquitectónica, que definen el espacio privado interior, y el espacio público exterior, con fachadas que conforman el telón de las calles, elementos estructurantes de las ciudades clásicas. Su arquitectura emitía un mensaje de poder. Mientras que en la ciudad islámica, de una sociedad marcada por la religión, es una prioridad ocultar la vida privada y protegerse. El único elemento que permite la vida pública es la Medina, equivalente a la plaza, aunque su connotación religiosa restringe, segrega y no permite expresar la libertad, sino solamente el culto a un Dios.

La ciudad medieval surge del desarrollo de una sociedad feudal agraria, después de la caída del Imperio Romano. Se impulsó el comercio focalizado en antiguos centros, y se conformó la sociedad burguesa, en donde la Iglesia era una institución con poder. La ciudad medieval estableció el tributo, para la construcción de obras como la muralla. La defensa era prioridad y esto se reflejaba en su emplazamiento, muralla, trazado sinuoso, orgánico y su arquitectura. Siendo esta, de gran influencia para las ciudades europeas.

¹ BORJA, JORDI: Ciutat real, ciutat ideal: significat i funció a l'espai urbà modern, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, D.L., Barcelona, 1998.

² MUMFORD, LEWIS.

³ CHUECA, FERNANDO: Breve historia del urbanismo, Alianza Editorial, Madrid, 1970



Figura 01. Plan de Roma 1600 por Giambattista Nolli

Fuente: <http://1.bp.blogspot.com/-h6jns8iY178/VYV3IPgLBGI/AAAAAAAAAa0/x91VeqCidU0/s1600/The-New-Plan-of-Rome-by-Giambattista-Nolli.jpg>



Figura 02. Recreación del Foro Romano y Estado Actual

Fuente: Urban Network Blogspot: El Ágora de Atenas y los Foros de Roma: representación del espacio ciudadano frente al espacio del poder.



Figura 03: calles en la ciudad de Fez, Marruecos.

Fuente: tomadas por el autor



Figura 04. Imagen satelital de la ciudad de Fez, Marruecos

Fuente: Google Earth

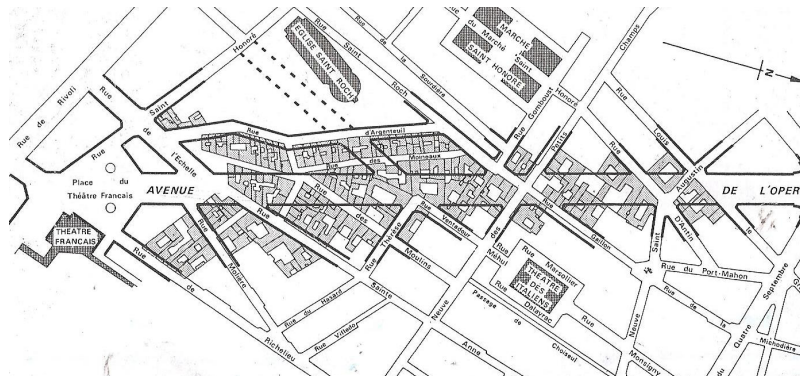


Figura 05. Intervención Avenida de la Ópera en Paris, Plan Haussmann - Un soir à l'opéra

Fuente: Flickr: Victortsu

En el renacimiento, como su nombre indica, representaba una época de un nuevo nacer, buscaba crear ciudades nuevas, lo cual se llevó a cabo en América, implementando el damero en tierras “vírgenes”, pero también se habla de intervenciones elitistas sobre la ciudad medieval, con referencia al valor estético de las ciudades clásicas. Esto continúa en la época barroca pero los esfuerzos se consolidan a un solo objetivo, la capital, con la finalidad de darle representatividad, que es el estado y el poder del Rey. Para exaltar su autoridad se recurrió al uso de la perspectiva monumental y los grandes jardines. En París las intervenciones del Plan Haussmann fueron promovidas por Napoleón I, con fines políticos y de poder, propone la apertura de grandes boulevares que remataban en edificios singulares que embellecen la ciudad por su arquitectura singular, diferente del estilo neoclásico con la que se trabajó en el resto de la edificación. Estas intervenciones son las primeras actuaciones de regeneración urbana .

La industrialización y el mejoramiento en los medios transportes provocaron que después de la Revolución Industrial, aumentara la población, los bienes y servicios. Esto significaba que los centros eran insalubres e hiper-densos, y se crearon las periferias en donde se asentaban las fábricas y la clase obrera. El centro se abandona y en las periferias existe segregación social, en donde cada propietario tiene su jardín cercado, por lo que las áreas verdes públicas pierden relevancia. Es una época liberal, que favorece la iniciativa privada y las funciones comerciales que se benefician del desarrollo de los medios de transporte, por esta razón “Este tipo de ciudad se convierte en un gran aparato discriminatorio, que confirma el dominio de los más fuertes”⁴. Con estas libertades, el sentido de permanencia y conservación de la ciudad se ve desplazado por el de transformación y sustitución.

⁴ BENEVOLO, LEONARDO: Diseño de la Ciudad - 5, El arte y la ciudad contemporánea. Editorial Gustavo Gili, Barcelona 1982, Pag 54

⁵ BENEVOLO, LEONARDO: Diseño de la Ciudad - 5, El arte y la ciudad contemporánea. Editorial Gustavo Gili, Barcelona 1982, Pag 123

Con el fin de “reconquistar el control público sobre todo el espacio ciudadano”⁵, y de mejorar las condiciones de vida en un entorno saludable, contrario al que había generado la industrialización; artistas, arquitectos y técnicos plantean innovaciones tanto en la arquitectura como en el arte, y posteriormente en el planeamiento urbano, considerando que la ciudad debía estar sectorizada acorde a sus funciones principales de habitar, trabajar, recrearse y circular. Este es sin duda uno de los “legados” que más ha afectado a las ciudades contemporáneas, pues a comienzos del siglo XX se implementó esta sectorización, y producto de estas transformaciones tenemos ciudades desintegradas, caóticas e inicuas, impulsadas por un urbanismo capitalista, en donde la vida pública ha sido relegada e incluso en ciertos aspectos, remplazada por interfaces digitales, consecuencia del estilo de vida individualista y globalizado que llevamos en la actualidad.

Autores como Bohigas y Borja coinciden en que “La ciudad es el espacio público”⁶, y Carrion lo reivindica afirmando que la ciudad es el espacio de representación e intercambio, heterogeneidad y diversidad”⁷.



Figura 07. La Défense, París

Fuente: La Humanización del Espacio Urbano de Jan Gehl

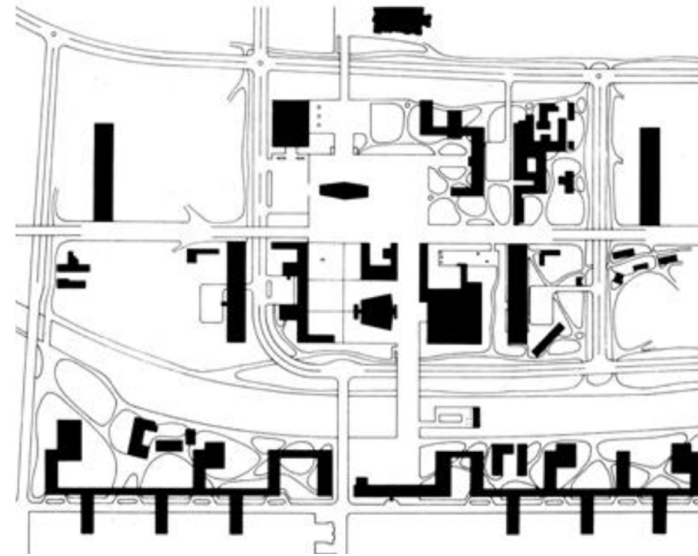


Figura 08. Sant Die, Centro Cívico. Le Corbusier, 1945

Fuente: Dra.Arq.María Pía Montana



Figura 09. Vista nocturna de Sao Paulo, Brasil

Fuente: Flickr Carlos Alkmin

⁵ BENEVOLO, LEONARDO: Diseño de la Ciudad - 5, El arte y la ciudad contemporánea. Editorial Gustavo Gili, Barcelona 1982, Pag 123

⁶ BORJA, JORDI; MUXI, ZAIDA: El Espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona, 2000.

⁷ CARRIÓN, FERNANDO: Espacio público: punto de partida para la alteridad, Artículo, Flacso.

Si enfocamos su evolución respecto al uso del espacio público, podría resumirse en tres, como lo explica Borja en su ensayo sobre el Espacio público y la ciudadanía, teniendo la ciudad concentrada, ciudad dispersa y la ciudad a repensar. La ciudad concentrada, rica en diversidad de usos, funciones y cultura; la ciudad dispersa, con traslados largos, fruto del movimiento moderno. La ciudad a repensar es la ciudad actual, que resulta ser como un mosaico de tejidos que revelan la evolución de la ciudad de acuerdo al lugar y al contexto en el que se desarrolló la misma, con su calidad de urbanización y arquitectura. Es un conjunto de secuelas de momentos históricos, que en Europa, tienen más valor que la ciudad moderna y capitalista, contrario a lo que sucede en América, en donde los centros históricos han perdido peso y se han visto degradados por el abandono hacia los suburbios.

La ciudad a repensar, es la ciudad actual sobre la cual debemos hacer ciudad, encontrando los elementos imprescindibles y prescindibles para lograr una continuidad entre los diferentes tejidos con propuestas integrales. Al actuar en la ciudad construida, es necesario priorizar y optimizar recursos. Trabajar no siempre sobre una escala Large, como se ha entendido el planeamiento tradicional, sino también en una XS que prioriza el espacio público y la convivencia social, actuando “desde abajo” en lo que se refiera a las estructura del planeamiento.

“La forma de la ciudad es siempre la forma de un tiempo de la ciudad; y hay muchos tiempos en la forma de la ciudad”.
Aldo Rossi

Estos dos enfoques con los que se clasifica la ciudad, el histórico y el que sintetiza Borja, ayudan a entender los grandes cambios en las ciudades, y a su vez proponer soluciones que integren las nuevas dinámicas de la vida urbana, para recuperar el sentido de ciudadanía, el “alma de la ciudad” y así también recuperar los derechos y deberes cívicos, políticos y sociales que todos tenemos con nuestras ciudades, pero que en cierta forma los hemos ignorado.

Problemática actual

Ciudad

Modelo de crecimiento expansivo de la ciudad.



Formación de guetos, con centros comerciales, urbanizaciones, clubs privados.

Deficiencia en infraestructura y servicios por altos costos.

Ciudad cerrada, con bordes agresivos y duros.



Centros urbanos bipolares, saturados y abandonados.

Cambio de escala en la planificación que preferencia al automóvil antes que al peatón.

Carencia o deficiencia del espacio público y áreas verdes.



Figura 10. Características de la ciudad actual
Elaborado por el autor.

Gehl define la relación entre la el planeamiento de la ciudad y su influencia en los estilos de vida como, “primero moldeamos las ciudades y luego ellas nos moldean.” Está claro que la ciudad es el reflejo de una sociedad, producto del hombre, pero a la vez, la ciudad con su sistema complejo es capaz de generar un estilo de vida y comportamientos que tienen una gran repercusión en la calidad de vida, de tal forma que muchas de las problemáticas actuales están dadas por condiciones formales de diseño, que se han heredado especialmente del movimiento moderno. Ver figura 10

Así consideramos importante hablar entorno al espacio público como un fin, por el alcance e incidencia en transformaciones sociales, políticas, económicas y ambientales que tiene en la ciudad. Debe tratarse desde una óptica que contemple la perspectiva de género, por el bien común, sin importar edad, sexo, raza o clase social. Es un espacio de todos, formalmente diferenciado por los límites del espacio privado, que generalmente constituyen vacíos o zonas no construidas, exceptuando (equipamientos e infraestructuras) aquellas que enriquece la vida urbana a través de las relaciones y que provocan en la comunidad.

Otro punto importante es el tema de planeamiento y gestión como medios para cumplir dicho fin. Esta herramienta regula, administra y garantiza condiciones de accesibilidad y libre uso por parte de los diferentes grupos sociales que conforman la ciudad, sin exclusión alguna.

De igual manera hemos de tomar conciencia de que la manera de conocer y vivir una ciudad es a través de sus calles, plazas, parques, equipamientos, es decir, su espacio público. Es la forma de entender sus valores y aspiraciones, o de plano, ver la ausencia de las mismas. Si pretendemos proyectar una imagen de desarrollo y justicia, vender un producto turístico, una imagen de la riqueza multicultural de un país biodiverso, es necesario contemplar el espacio público y generar multiplicidad en el relacionamiento.

Entonces es importante el espacio público porque es un escenario multifuncional, de dominio público donde confluyen las ideas- sen-

timientos, conflictos- acuerdos, libertades y opresiones de un los diferentes actores sociales que conforman la sociedad de acuerdo a sus vivencias en los diferentes contextos históricos. Es importante estar claros en el fin, el espacio público, por sus funciones que cumple como la movilidad, accesibilidad, relacionamiento y representatividad. De tal forma se convierte en el principal indicador que revela el estado de una ciudad, y los problemas que la aquejan, los cuales están generalizados en la ciudad contemporánea producto de la globalización. Así podemos resumir los siguientes:

Espacio público

Con estos antecedentes abordamos una de las problemáticas actuales de las ciudades: el uso del espacio público. Éste, relacionado tanto al diseño del mismo, que cada vez se ve relegado como un espacio residual para el peatón o cuya concepción es entendida para la circulación y estacionamiento del automóvil, encasillándolo en un rol mono-funcional de circulación. De esta forma los espacios públicos han pasado de ser un lugar de disfrute, expresión y permanencia a ser lugares de paso y supervivencia, en donde quienes lo habitan son la gente marginada de la sociedad. Resultado de esto, asociamos al exterior, el espacio público y la ciudad con el peligro, la delincuencia, la inseguridad. La ciudad ha perdido entonces su significado, su función de habitar, convirtiendo a los habitantes, en personas que están de paso, realizando desplazamientos en su mayoría largos, entre casa, trabajo y ocio. “Ahora solo hay personas en la calle, más no habitantes”⁸, afirma Tonucci en su libro, *La ciudad de los niños: un modo nuevo de pensar la ciudad* publicado en 1998.

Contrario a esto, la seguridad es una prioridad básica para todo ser humano. Entonces la concepción de las viviendas cambia, y ahora son fortines de seguridad, se busca la independencia y autonomía como respuesta defensiva a la agresividad y peligro que representan las calles de las ciudades. Se abandonan ciudades para refugiarse en las periferias, o en las “urbanizaciones sin ciudad”⁹, con barrios cerrados, protegidos y de acceso restringido, que afectan a la calidad de vida. Traspasa de ser un problema de diseño, de espacialidad y materialidad a ser un problema social y político.

⁸ TONUCCI, FRANCESCO: *La ciudad de los niños: un modo nuevo de pensar la ciudad*, Fundación Germán Sánchez Ruipérez, Madrid, 1998.

⁹ BORJA, JORDI: *Ciutat real, ciutat ideal: Significat i funció a l'espai urbà modern*, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, D.L., Barcelona, 1998.

Jordi Borja en su ensayo sobre la Ciudadanía y el Espacio Público, denuncia uno de los problemas que aquejan a nuestras sociedades y afectan su relacionamiento con las ciudades, y lo define como la agorafobia urbana que es el temor al espacio público. Este problema se transforma en un círculo vicioso, consecuencia de un espacio público degradado y disociado de la trama urbana. Por esto los usuarios se “protegen” estableciéndose en urbanizaciones privadas, centros comerciales, clubes campestres, etc, que no son más que ghettos que generan más fraccionamiento y segregación.

Para este punto, la ciudad ha perdido su capacidad de generar, diversificar las relaciones sociales y deja de ser un punto de encuentro.

Movilidad

Es uno de los problemas más importantes en la actualidad, causado por: el constante crecimiento hacia los suburbios, con densidades bajas, producto del principio de zonificación del movimiento moderno y de la teoría de ciudades jardines que empezó en el siglo XX y se intensificó en la segunda mitad. Esta forma de crecimiento produjo la desintegración y dispersión de las funciones y las relaciones en los núcleos de las ciudades, provocando trayectos largos de movilización, en donde la circulación vehicular se ve priorizada y la circulación peatonal relegada. Los tiempos de viajes aumentan conforme el tráfico vehicular es mayor y soluciones como pases elevados, túneles y vías más anchas, dificultan el caminar y peor aún, la estancia y el intercambio de relaciones.

Junto con esto los servicios de transporte público no siempre funcionan eficazmente, especialmente en la mayoría de las ciudades de Latinoamérica, en donde se vuelve más “necesaria” la movilización en un vehículo privado. Es un modelo de crecimiento insostenible económicamente por el alto costo que implica la dotación de servicios e infraestructura, ambientalmente por las emisiones de CO₂, la reducción de áreas verdes, el sellado y contaminación de suelos fértiles que contribuyen al calentamiento global.

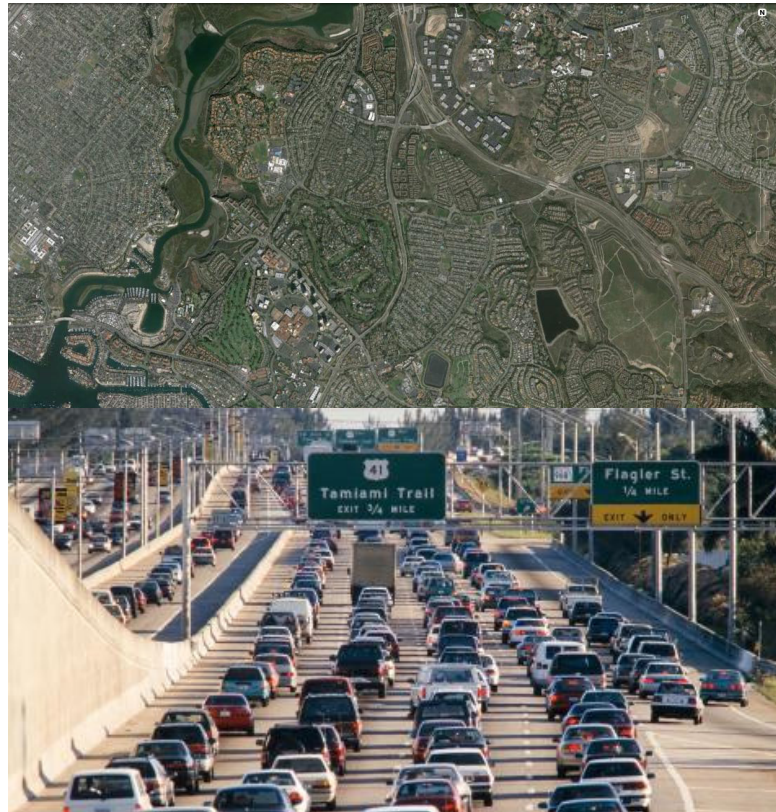


Figura 11. Modelos de ciudad americana con suburbios
Elaborado por el autor.

Inseguridad

Todo ser humano tiene derecho a la seguridad, y esta se ve amenazada por condiciones viales y delictivas, las cuales están relacionadas entre sí. La inseguridad puede ser un hecho real, así como también una percepción, pero están directamente conectadas y tiene gran repercusión para el uso de los espacios públicos. El cambio de escala, jerarquiza el tráfico motorizado y amenaza la presencia del peatón y ciclistas. El diseño del trazado, el ancho de las vías con varios carriles en un solo sentido también favorecen la circulación a altas velocidades en el interior de la ciudad, que provoca no solo mayor cantidad de accidentes vehiculares sino que son un riesgo para la gente y los ciclistas. El diseño de aceras angostas, las cuales cuentan con bolardos, parquímetros, señalización de tránsito, e incluso cercos, dificulta la circulación peatonal. Sin duda todos se ven afectados por amenazados por la inseguridad pero son los niños, ancianos y mujeres quienes son más vulnerables.

En cuanto a la inseguridad delictiva, el cambio de escala sigue siendo un problema en el diseño, porque no es una ciudad física y psicológicamente caminable, las aceras tienen obstáculos y no existen atractivos que hagan interesante la actividad de caminar. Los lugares abandonados, en donde no pasa nada, son lugares inseguros que carecen de vida urbana. La falta de espacios comunes, para la sociabilización y expresión de la diversidad generan en la sociedad segregación y delincuencia.

El espacio común es necesario para la sociabilización, la expresión de diversidad e intercambio entre diferentes géneros, edades, clases, razas e ideales. Espacios para fomentar la tolerancia. Cuando esto no sucede se tienen problemas de delincuencia, segregación y abandono de los barrios y ciudades.



Figura 12. Calles Residenciales en Lima convertidas en Barrios cerrados

Fuente: Ciudades para la gente. Jan Gehl



Figura 13. Varandas de protección para los peatones

Fuente: Ciudades para la gente. Jan Gehl

Ciudadanía

Uno de los problemas es que llevamos un estilo de vida acelerado e individualista, que en cierta forma ha hecho que gran parte de los ciudadanos tengan una actitud conformista e indiferente hacia la ciudad. Al parecer nos hemos conformado con este nuevo estilo de vida, y la falta de concientización de la importancia de espacios públicos de calidad, áreas verdes, equipamientos y la prestación de servicios, causa indiferencia en la gente. En la mayoría de ciudades el automóvil sigue siendo un símbolo de estatus, y se desmerece tener ciudades caminables.

El tema del planeamiento urbano, que se realiza de forma autoritaria y sin sociabilización con la comunidad ha provocado también una posición de indiferencia y desconfianza, por experiencias pasadas de proyectos urbanos fallidos o no ejecutados que han quedado solo en proyectos. Por otra parte, las transformaciones urbanísticas capaces de mejorar el paisaje urbano se ven como proyectos idílicos, por el tiempo de ejecución y caros, que son posibles realizar únicamente en países desarrollados. Consecuentemente con esto, la gente ha construido la ciudad de forma irresponsable, pensando en el bienestar individual, dentro de cerramientos y urbanizaciones privadas.

Degradación del paisaje urbano

Producto del abandono de los centros causado por el crecimiento expansivo, el paisaje urbano ha entrado en un proceso de deterioro y obsolescencia por los cambios que se dan en su estructura morfológica y/o socioeconómica, afectando principalmente al equilibrio entre el paisaje natural y el paisaje construido.

Esta degradación incluye el deterioro la arquitectura con valores estéticos reconocidos como bienes patrimoniales, pero también la

arquitectura nueva, que muchas veces carece de criterios estéticos y funcionales que dan como resultado un entorno no amigable y feo. El paisaje urbano que construimos es la realidad que tenemos, y desmerecemos los efectos de la arquitectura en la gente. El preservar y hacer una buena arquitectura, es hacer ciudad, es hacer una realidad mejor para vivir.

Además dentro del paisaje urbano, la deficiencia en áreas verdes es una de las mayores preocupaciones en la actualidad frente a los procesos de urbanización acelerados. Así, la OMS (Organización Mundial de la Salud) ha determinado un requerimiento mínimo de 10-15m²/hab. La mayoría de las ciudades no lo cumplen, por ejemplo Barcelona en España que a pesar de haber realizado un gran campaña de recuperación del espacio público, en las áreas verdes solo alcanza 6.2m², Valencia que apostó a la recuperación del cauce del Turia llega a 5.64 m² y Guayaquil apenas con 1.13m² en Ecuador. También hay excepciones que han superado con gran diferencia este indicador, como Vitoria Gazteiz, en España con 39.2m² y Curitiba con 64.5m² en Brasil. Vale acotar que estos, deben ser considerados como referentes estadísticos, que no aseguran la cobertura de dicha necesidad, porque no consideran valores cualitativos más importantes como la distribución de dichas áreas verdes, accesibilidad, calidad y sostenibilidad de las mismas; pero es claro que aquellas que no logran cumplirlo, tienen una deficiencia importante en este aspecto.

La accesibilidad de las mismas se puede lograr a través de conformar una red de espacios verdes, que se defina en las escalas territoriales, de ciudad y de calles y plazas. Lo que se define como "Infraestructura Verde."¹⁰

La importancia de crear una red y no trabajarlos como proyectos aislados es que de esta forma se garantiza mayor equidad y

¹⁰ COMUNIDAD VA-
LENCIANA, Ley de Urbanismo,
Territorio y Paisaje de la Comu-
nidad Valenciana, Julio 2015.

accesibilidad de la gente, su capacidad de potenciar las relaciones en la ciudad es una capacidad de revitalizar la ciudad y el objetivo principal, mejorar la calidad de vida de quienes habitamos en ella.

Gestión y Planeamiento

Las políticas de planeamiento urbano responden al cumplimiento de objetivos que persiguen una visión común de la ciudad, de los valores y de la imagen que se quiere transmitir. Es importante recalcar que estas políticas deben ir acompañadas de acciones, proyectos urbanos en relación al desarrollo del espacio público, mediante versatilidad de funciones y relaciones a través del diseño. Sin embargo el principal problema es la gestión de los mismos, el tiempo que tardan en formularse planes, la forma autoritaria en que se realizan muchos de ellos, sin sociabilización, y tiempos de ejecución dilatados. Es uno de los principales problemas del planeamiento tradicional, especialmente en ciudades donde no existe una cultura urbanística y es más fuerte la oferta inmobiliaria e intereses privados. Por otra parte el tema político, y los cambios en las ideologías de los gobiernos no siempre mantienen la continuidad que permita ver el cumplimiento de políticas y los resultados de proyectos ejecutados a largo plazo.

Entonces, dichas políticas urbanas en las ciudades se plantean pero no se concretan, por lo que también la gente desconfía mucho de los proyectos urbanos y de la efectividad de estos para cambiar las dinámicas de un barrio o una zona en la ciudad. Dichos proyectos deben estar legitimados en los aspectos políticos, normativos, y socio-culturales, sin estos tres factores no se puede esperar el éxito del mismo. Cuando se habla de legitimar el aspecto socio-culturalmente, quiere decir, que las propuestas sean socializadas con la gente del barrio o del entorno inmediato de afectación y no sean imposiciones.

Trabajar desde el espacio público es una oportunidad para hacer ciudad por la capacidad de relaciones que permite fortalecer, no solamente con los ciudadanos que habitan en la ciudad formal sino también en la ciudad ilegal, con los migrantes, mendigos, y gente marginada. La ciudad debe reconocer todos sus actores, es parte de su complejidad. No es conformismo porque lo ideal sería una sociedad justa, pero no podemos negarlos y se debe pensar en mejorar las condiciones que son con empleo y vivienda.

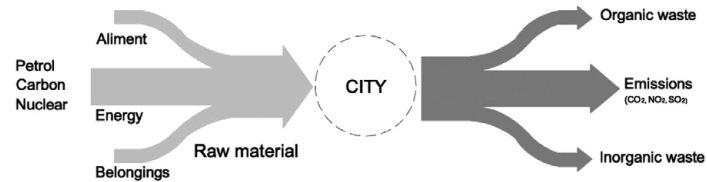
Sostenibilidad en la ciudad

“Satisfacer las necesidades de la generación presente sin comprometer las posibilidades de las generaciones futuras para atender sus propias necesidades”¹¹.

Las ciudades dejan una gran huella en nuestro planeta. Sus grandes extensiones, y centros dispersos no solo contaminan el aire con la producción de CO₂ por el transporte. Además, erosionan tierras fértiles, contaminan bosques, mares y ríos. Su población con hábitos consumistas demandan al menos los $\frac{3}{4}$ de energía mundial y de igual manera producen una gran cantidad de desechos. El metabolismo de las ciudades es producir, consumir y desechar. Herbert Girardet indica que es necesario cerrar el metabolismo, esto implica reducir el consumo, aumentar los rendimientos y reutilizar recursos. Para lograrlo, el planeamiento de nuevas ciudades o de intervenciones

¹¹ ONU: Informe de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (Comisión Brundtland): Nuestro Futuro Común ONU, 1987

The cities of linear metabolism consume and pollute in high proportion.



The cities of circular metabolism decreases the use of new raw material and increase recycling.

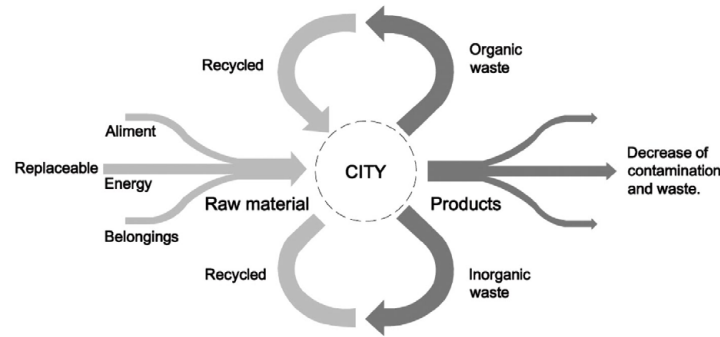


Figura 14. Metabolismo de las ciudades según Herbert Girardet
Fuente: Ciudades para un pequeño planeta. Richard Rogers

en las existentes debe ser enfocado multidisciplinariamente, con la ecología, sociología y la economía, así llegaremos a tener una ciudades más sustentables y equitativas.

Los mayores retos ambientales que asume la ciudad en la actualidad son: los desechos, la energía y el transporte. Rogers¹² defiende que la ciudad debe volver al modelo de ciudad concentrada, esto implica:

Reciclaje:

En todos sus aspectos, es decir, desde concientizar el manejo de desechos en casa, hasta políticas que favorezcan la intervención en la ciudad construida. Regenerar de forma que podamos mejorar el entorno urbano y el paisaje natural, que se traducen en ciudades más sostenibles que optimizan recursos, evitan la expansión y reducen la contaminación. Así es que en los últimos años se han hecho intervenciones de renovación urbana que han tenido críticas por la falta de entendimiento de los aspectos sociales, con los realojos y desalojos que pierden la identidad del barrio; económicos porque los beneficiados ha sido el sector privado, hasta el punto de privatizar el espacio público en algunos casos; y por ultimo pero no menos importante, en el ámbito urbano, la desarticulación de los tejidos urbanos.

Ante esta postura negativa en los últimos años se ha introducido el concepto de Regeneración Urbana Integral, que se encarga de intervenir sobre los aspectos sociales, económicos, ambientales y físicos de un territorio degradado. La Regeneración Urbana es “la visión y acción comprensiva e integral que se dirige hacia la resolución de problemas urbanos y que busca dar un mejoramiento permanente en las condiciones económicas, físicas, sociales y medioambientales de un área que ha sido objeto de cambio.”¹³

Esto significa que además de conocer los procesos de transformación que han llevado al territorio a una degradación, se debe también conocer sus actores y sus dinámicas con el entorno, de forma que los objetivos van más allá de una renovación urbana sino que apuntan a un modelo de sostenibilidad urbana.

¹² ROGERS, RICHARD; GUMU-CHDJIAN, PHILIP: Ciudades para un pequeño planeta, Gustavo Gili, Barcelona, 2000-2010

¹³ ROBERTS, SYKES: Urban Regeneration: A handbook. British Urban Regeneration Association, SAGE Publications, London, 2000



Figura 15. Efecto isla de calor y la vegetación
Elaborado por el autor.

Dentro de la regeneración urbana integral es importante reconocer dos ejes fundamentales que ayudarán a un mejor entendimiento de la problemática y una aproximación más acertada en cuanto a las soluciones. Estos son: los agentes y las actuaciones. Sobre los agentes, es importante conocer a quienes son los actores que intervienen, escuchar sus posiciones e incluirlos en el proceso de diagnóstico y de propuesta, de forma que se pueda estimular la participación ciudadana (que profundizaremos en un apartado siguiente) y con ella cohesión social en la comunidad afectada por la intervención. Cada uno de los actores tendrá su diferente necesidad y perspectiva de solución por lo que se debe generar una red flexible por el bien común. La cooperación entre instituciones municipales y estatales es muy importante, así como también la relación entre la empresa pública y la empresa privada, definiendo claramente los límites y derechos que cada una asume en dicho acuerdo.

Usos Mixtos:

Retomar la diversidad de usos que promuevan la interacción de los ciudadanos en las calles, que permitan ejercer funciones de autogobierno en pequeñas escalas. Los mezcla de usos como: viviendas, oficinas, parques, equipamientos y entre otros hacen que cada barrio sea "la continuidad física, social y económica a pequeña escala de la ciudad,"¹⁴ es decir, que tenga una población constante, además de la población flotante que podrá recibir, pero es la gente que habita en el barrio la que forja redes de vecindad, que son indispensables para la regeneración o desarrollo de una zona.

"La diversidad urbana permite y origina más diversidad"¹⁵.

Las ciudades que deseen atraer a gente deben tener espacios públicos cuidadosamente diseñados. La vida urbana es un proceso que se retroalimenta, por lo que la gente va donde hay otra gente.

Jacobs asegura también que la diversidad urbana está dada por los comercios, en su variedad de escalas, en donde un gran porcentaje influyen los de pequeña escala, y la variedad de oportunidades culturales, escenarios y gran variedad de gente, usuarios depende de la presencia de un comercio urbano cómodo, diverso y abundante.

Pero si bien las ciudades son nichos de nuevos emprendimientos o negocios, solo se dará si existen condiciones de núcleos que generen diversidad. Así plantea cuatro requisitos básicos que son:

- *El distrito o barrio deberá cumplir al menos una función que estimule la entrada y salida de personas con diferentes fines, que puedan compartir muchos espacios o equipamientos.*

Usos primarios que responden a tareas cotidianas y usos secundarios, estos últimos son empresas o comercios que surgen como la respuesta a la combinación de los usos primarios, para atender las necesidades de la gente atraída por los usos primarios. Si los usos secundarios son estimulantes y exitosos, estos pueden terminar convirtiéndose en uso primario, es decir en un destino específico para la gente. Se debe estimular una ciudad mezclada con focos arquitectónicos como núcleos, o hitos articulados en la matriz cotidiana de forma que exista un equilibrio en el comportamiento social y económico y cuanta más variedad y diversidad genere será mayor el éxito.



Figura 16. Calle Florida, Buenos Aires

Fuente: Flickr Tony Gálvez

¹⁴ JACOBS, JANE: Vida y Muerte de las grandes ciudades americanas, Capitan Swing, Madrid, 2011

¹⁵ Ibid.

- Debe tener manzanas pequeñas en su mayoría.

Las grandes manzanas evitan la variedad de relacionamiento y diversidad, aun si estuvieran conectadas por paseos y alamedas internas, porque el uso sería pasivo e innecesario. La escala de la ciudad y de sus manzanas permitirán que sean zonas caminables y con esto se refuerza el fin de la mezcla de usos que se primarios y secundarios de la que habla Jacobs.

- Debe existir también una variedad edificatoria, es decir, edificios antiguos en mayor proporción que modernos.

Esta variedad en las edificaciones da una apertura a que diferentes empresas y comercios se instalen en la zona, aquellas que están subvencionadas podrán costear construcciones nuevas, como también aquellas cuyo capital es menor y puede hacer adecuaciones. La mezcla es importante, ya que cultiva la identidad en el barrio y a su vez, evita caer en una posición museológica que impide el desarrollo de nuevos emprendimientos. De igual manera Jacobs señala la importancia de que ideas nuevas deben apoyarse en edificios antiguos para ser mejor aceptados, mientras que ideas o usos antiguos o de tradición en el barrio pueden hacerlo en edificaciones nuevas.

- Función residencial instaurada que permita la concentración habitual densa de personas.

La densificación es un componente necesario para que sea viable la introducción de nuevos usos, pues el comercio y los nuevos usos no afloraran en zonas de muy baja densidad. Junto con este criterio, se debe ser consiente de en dónde hacerlo y cómo hacerlo. Con la idea de que la ciudad debe crecer en altura y no expandirse más, el sector inmobiliario ha visto en esta situación una oportunidad para lucrar, apostando por grandes torres de departamentos o rascacielos en donde el relacionamiento entre quienes habitan ahí y quienes están en la calle es muy reducido y la capacidad de generar una matriz comercial también se ve amenazada. La concentración residencial por más contundente que sea debe ir acompañada de los políticas que favorezcan la diversidad, caso contrario el barrio será monótono gracias a una estandarización. Junto con la densificación se vuele

a puntualizar la importancia de combinar varias tipologías, y no estigmatizar una determinada, sino la reproducción en masa.

Junto con las tendencias de descentralizar la ciudad, que inicialmente era el bienestar y la salubridad, se asoció a la variedad de usos y densidades con problemas como el tráfico, la falta de estética, la atracción de usos perniciosos, con ellos la inseguridad y baja productividad económica. Sin embargo, sucede todo lo contrario, la concentración de usos estimula a caminar en la ciudad y reduce la dependencia de los vehículos para cada actividad.

En cuanto a la creencia de los usos perniciosos es interesante que Jacobs mencione que estos aparecen como resultado de una degradación y no son una causa para iniciar este proceso. De igual forma señala que la compatibilidad de los bares, teatros, clínicas, negocios e industrias, con zonas residenciales no son dañinas en distritos animados y son importantes para la seguridad de las calles. Otro de los puntos que señala es las proporciones de las fachadas que ocupa un determinado comercio, la escala del uso, que puede llegar a aislar y segregar a otros comercios.

El hecho de tener variedad de usos, arquitectura, densidades y gente, ayuda no solo a la percepción de seguridad sino también a la seguridad real, esto como efecto de que la concentración de personas representa lo que Jacobs llama observadores urbanos y ojos en la calle, es decir, que mientras exista algo interesante y significativo en la calle y en los edificios, la calle y el espacio público será seguro. Sin duda esto debe ser complementado por el diseño de espacios públicos bien iluminados, con bordes blandos y permeables que permitan una relación visual de lo que sucede en el interior de los comercios. Gehl en su libro Ciudades para la gente, advierte que el tratamiento de dichos bordes, que son las fachadas de las plantas bajas debe manejarse con una escala y ritmo adecuado para los 5km, es decir para quien camina. Marcar ritmos verticales en los paseos, transparencia que permita la interacción interior-exterior, trabajar con la textura y detalles de las fachadas, de manera que despierte el estímulo de varios sentidos, este último, no solo a través de la arquitectura sino también a través de los usos, para mantener el

interés y calidad de la calle.

El tratamiento de bordes son importantes tanto en centros urbanos como en zonas residenciales, en donde constituyen una transición entre el espacio público y privado, lo que estimula las relaciones entre los vecinos, que se traduce también en seguridad con “ojos en la calle.”

Movilidad multimodal:

Rogers diferencia dos tipos de lugares en las ciudades, los espacios abiertos y los cerrados, los primeros son aquellos cuyas funciones no son estrictas por lo que son espacios ricos en versatilidad de usos, el espacio público, y son estos los capaces de generar encuentros sociales, los que permiten también mejorar las condiciones de confort de las ciudades y reducir la contaminación. Los cerrados que tienen funciones puntuales y en donde debemos centrarnos en su arquitectura, con un diseño consienten del entorno que permita potenciar los recursos naturales de acondicionamiento pasivo, y reducir la demanda de gasto energético.

Para potenciar los lugares abiertos debemos tratar la movilidad como un problema complejo, como un sistema integral de movilidad para el peatón y no desde los vehículos, de tal forma que se recupere el espacio público para la gente. Se debe adecuar las ciudades para que la gente se pueda mover de distintas formas, buen servicio de transporte público, sistemas de ciclo vías, calles seguras y plazas que permitan caminar en la ciudad de forma que sean accesibles para todos, y con ello fomentar la interacción social y el fortalecer comunidades seguras.

Como vimos anteriormente, quienes más sufren con las condiciones de inseguridad son los ancianos, los niños y las mujeres. Mumford, Jacobs, Tonucci y Gehl, entre otros autores, coinciden a lo largo de los años, en que la ciudad debe reconocer las necesidades de sus diferentes usuarios, es decir, niños, ancianos y mujeres, en vista de que a partir de revolución industrial la ciudad se ha planeado para la gente adulta joven y productiva.



charlando



pararse uno a la par de otro



hacer compras cerca de otro



Figura 17. La diversidad en bordes y usos

Fuente: *Ciudades para la gente*, Jan Gehl



Figura 18. Tranvía. Vitoria - Gasteiz

Fuente: Flickr Joan Grifols

Para Mumford, es necesario pensar en los ancianos y retomar la escala humana, para Tonucci la ciudad y su planificación debe considerar al niño y sus libertades, y la presencia de los mismos, o la autonomía que éste pueda tener es un indicador de cómo funciona un determinado sector o la ciudad en sí, entonces una ciudad es segura y saludable. Si los niños pueden jugar y caminar solos por las calles, también los ancianos y mujeres; es una ciudad con seguridad vial y también delictiva. Si nos referimos a la movilidad vehicular se requiere ser conscientes de la necesidad de disminuir la velocidad y plantear soluciones físicas que la imposibiliten. Estas pueden ir desde regulaciones para bajar la velocidad y crear Zonas 30km, tratamientos a nivel de acera, privilegiar los recorridos peatonales y de ciclovías, incluir circulación vehicular en doble sentido, de forma que se reduzca la velocidad y se puedan dar más relacionamientos entre quienes circulan.

Incluir a los niños y los ancianos en las escenas cotidianas en nuestras calles ayuda a reforzar el sentido de vecindad, todos forman parte de una comunidad que ayuda a crear un mejor ambiente social, psicológico, y no menos importante, la vida en la calle se dinamiza la actividad económica.

En resumen, la movilidad multimodal debe priorizar a los más vulnerables, niños y ancianos, peatones, ciclistas, transporte público y por último el privado, con estos sistemas junto con los puntos anteriores tratados, tendremos ciudades caminables, que se traducen en ciudades vibrantes, seguras y saludables. Reduiremos nuestra huella ecológica, reduciendo la contaminación de nuestro planeta, mejorando la calidad de vida y haciendo más competitivas a nuestras ciudades.

años anteriores, no representaba un desafío porque era un beneficio de pocos. Sin embargo en los últimos años, este concepto se ha visto potencializado gracias a una nueva tendencia en el urbanismo, como respuesta a la falta de practicidad del urbanismo ortodoxo. Esta es visión multidisciplinar para planificar, diseñar y gestionar la ciudad, se conoce como “Placemaking”, cuya traducción literal es “hacer lugares”, y parte del principio de la participación ciudadana, en donde los habitantes, que son los principales implicados, comparten sus aspiraciones y deseos, necesidades y responsabilidades para lograr mejores espacios públicos, gracias al trabajo conjunto de expertos con la comunidad.

Como resultado de estas experiencias se fomenta la colaboración que logra darle identidad y sociabilidad a los nuevos lugares de permanencia. Espacios públicos exitosos no por su diseño formal sino por cómo las comunidades potencian sus valores gracias a una estructura de modelo de planificación y gestión más dinámico, liderado por los expertos pero ejecutado por las comunidades, gracias a procesos transparentes e inclusivos.

Regeneración como antídoto: casos de estudio

Después de haber estudiado la ciudad, su evolución y la problemática actual, esta claro que debemos repensar la ciudad e intervenir sobre ella. Por esto consideramos importante estudiar varios proyectos de regeneración urbana. Dentro de los que se considera importante analizar intervenciones integrales, cuya ejecución ha tomado más tiempo por el componente social al que afecta de forma directa, como también intervenciones de renovación que trabajan el espacio público de forma más puntual, esto por reconocer la importancia que dichas actuaciones tienen en el empoderamiento y concientización de la ciudadanía. Con estos dos parámetros se han tomado varios casos de importancia global y local, que se ajustan más a la realidad latinoamericana.

Nantes, FRANCIA

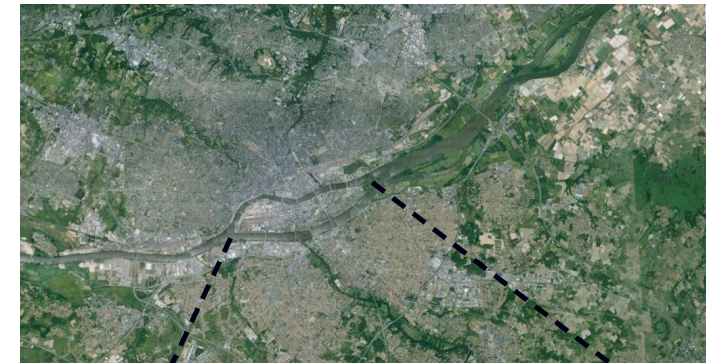


Figura 20. Aproximación al territorio de intervención.

Fuente: Nantes Plan Guide, Alexander Chemetoff modificado por el autor

Es una ciudad portuaria ubicada en la parte centro norte de Francia, por su relación con el Atlántico y con Gran Bretaña a través del Río Loira, lo cual la ha fortalecido como una ciudad abierta, con una fuerte influencia y producción cultural. La isla de Nantes estaba dedicada a la actividad naval hasta 1989, después de la salida de la industria naval y las afines a esta, junto con las condicionantes geográficas, provocaron segregación que repercutió en exclusión social y económica, que se produjo en 1989. La visión de las autoridades y la cultura urbanística, permitió actuar rápidamente y convocar a concurso para convertir esta zona abandonada en una nueva centralidad, integrarla con el centro histórico y lograr dinamizar la economía en la misma.

Resultado de este concurso salió el Plan Guide de Alexander Chemetoff, arquitecto paisajista que tuvo una visión de proyecto sugerente y abierta, que incluía conservación de la mayoría de edificios y espacios libres, dota de estructuras que revaloriza el entorno y su relación con la ciudad. El proyecto interviene en suelo reciclado, con rehabilitación - renovación y remodelación, recuperando el puerto y el parque urbano como identidad, jerarquizando su relación con el estuario, incorporando elementos naturales y promoviendo la diversidad de usos.

La gestión de dicho proyecto se destacaba por la transparencia con la que se manejó, mediante la difusión de la información y el incentivo de la participación de la ciudadanía y del sector académico como la Facultad de Arquitectura, de forma que la propuesta partió de la base del Plan Guide y fue adecuándose a variaciones de contexto que relucieron en las sesiones de participación urbana. Dentro de los objetivos estaban:

- Retomar referencias históricas y patrimoniales, que permitan además de reciclar estructuras reforzar la identidad y la imagen urbana.

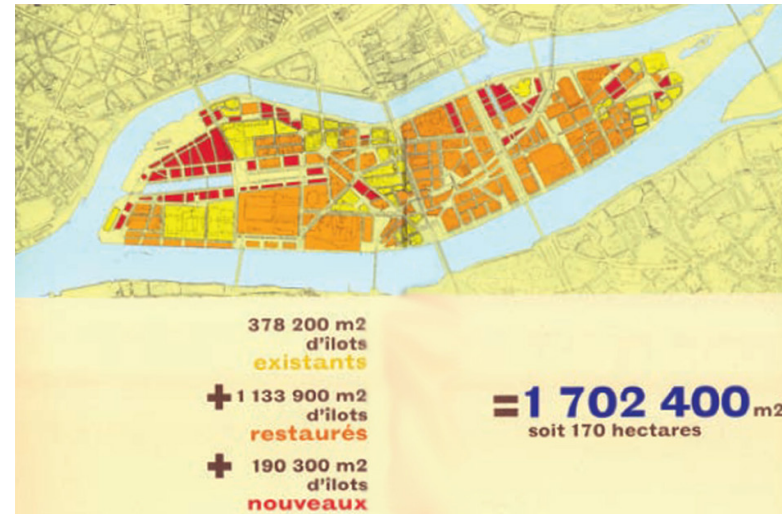


Figura 22. Caracterización del tejido edificado en la Isla de Nantes

Fuente: Chemetoff, 1999



Figura 21. La antigua nave Alstom transformada en la Casa de los Abogados

Fuente: SAMOA

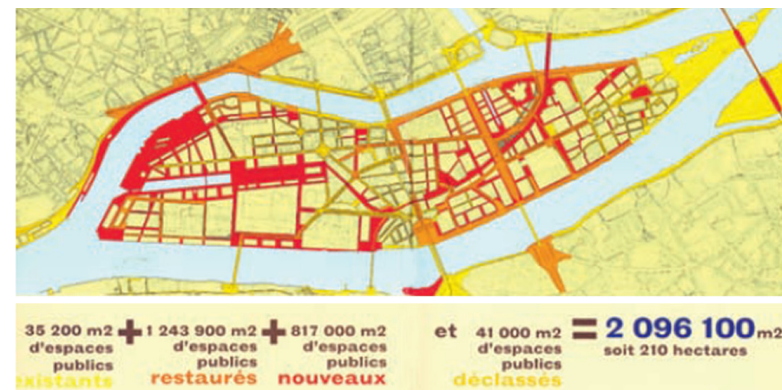


Figura 23. Sistema de espacios públicos de la Isla de Nantes

Fuente: Chemetoff, 1999

- La sociabilización del proyecto y aceptación por parte de la ciudadanía, de tal forma que trabajaban con un proyecto social en los entornos de "brownfield".

- Crear una red de espacios públicos que mejoren el paisaje urbano y natural, mediante la conexión de los bordes y riveras con la nueva centralidad y el centro histórico.

- Desarrollo económico a través de la diversificación de usos comerciales, con la inclusión de edificios públicos y equipamientos culturales y artísticos que funcionen como hitos generadores de cambio, apoyados por servicios de alta calidad, junto con la zona residencial.



Figura 24. Infraestructuras navales rehabilitadas
Fuente: Organización Ciudades Escala Humana



Figura 25. Guayaquil, Ecuador
Fuente: Flickr Daniel Piraino

Guayaquil, ECUADOR

Regeneración urbana en Guayaquil

1. Malecón 2000
2. Malecón del Salado
3. Cerro Santa Ana



Figura 26. Área de Intervención del proyecto
Elaborado por el autor

La ciudad de Guayaquil a partir de los años 60 entró en un proceso de degeneración urbana, reflejado en el abandono del centro urbano, especializándose en el comercio y oficinas, así como también en la contaminación del antiguo malecón. Guayaquil vivía en condiciones de insalubridad e inseguridad que no solo deterioró las infraestructuras públicas y privadas, sino el paisaje urbano y con este, el sentido de identidad y ciudadanía. La causa de dicho proceso fue la falta de planificación en la implementación de actividades portuarias y construcción de puentes de ingreso a la ciudad. Es por esto que este es uno de los primeros casos de regeneración urbana en el país, y uno de los que mayor impacto ha tenido, por su capacidad de transformación.

La regeneración está orientada a un desarrollo sostenible, basado ejes económicos, sociales y ambientales, mediante intervenciones

físicas y desarrollo de programas de incentivos económicos y culturales - educativos. Entre los principales objetivos de este proceso se destacan mejorar las condiciones de salubridad, paisaje urbano y seguridad, para promocionar a Guayaquil como uno de los principales puntos turísticos del país. Fortalecer la economía de los diferentes actores de las zonas intervenidas, de forma que las actuaciones sean sostenibles en el tiempo. Generar un sentido de identidad en la ciudadanía, con la que se propicie la integración, armonía y seguridad en la comunidad.

Dentro de las estrategias, se planteaba revitalizar el centro urbano, devolviendo la diversidad de usos, funciones y espacios, para lo cual se debía revertir el proceso de desgaste del entorno urbano, arquitectónico, ambiental y social producido por la indiferencia de los colectivos, y estimular la re-densificación de la función residencial. Para la reactivación del centro urbano, se trató el borde fluvial del río Guayas, como proyecto emblemático y catalizador de la regeneración urbana por la cantidad de oportunidades que este representaba como centralidad, estructura urbana, patrimonio natural e histórico, y el gran impacto en la identidad y memoria colectiva. Por la iniciativa de la banca privada se plantea un anteproyecto de malecón en 1997, desarrollado por Oxford Brookes University, UK, que sería aceptado por la alcaldía como Malecón 2000. Para la gestión del mismo se creó la Fundación Malecón 2000 que estaba conformada por empresa pública y privada.

El proyecto, ha sido concebido como un proyecto integrado con de tratamiento de bordes, por lo que se han ejecutado desde 1999 varios proyectos en este aspecto como: Malecón 2000. Después seguirían el Malecón del Estero Salado y el Barrio Las Peñas, que son proyectos donde a través del comercio y la asociación con la empresa privada se ha trabajado principalmente en el espacio público, con mejoramiento de mobiliario, incremento de áreas verdes, revalorización de patrimonio natural y arquitectónico, e inserción de equipamientos con programas culturales, educativos y comerciales.

Es importante recalcar que el modelo de gestión y ejecución del proyecto ha establecido diferentes etapas, con hitos tangibles que

han permitido generar confianza y credibilidad por parte de los habitantes en la acción municipal, y en este tipo de proyectos y su capacidad de transformación de la calidad de vida de la gente; los proyectos tienen gran aceptación en la mayoría de los ciudadanos y se ha replicado dicho modelo en distantes partes de la ciudad. En cuanto al financiamiento del proyecto, existen concesiones y créditos, o la opción de donaciones que llegan hasta el 25% de los impuestos ciudadanos.

Malecón 2000: inicialmente planteaba a lo largo de los 2,5km (20ha), tres zonas, una comercial, una cívica y una cultural al norte, que se integraría con el Barrio Las Peñas en el cerro Santa Ana. Formalmente el proyecto no tuvo muchas variaciones, pero si existieron en los consensos iniciales. Los cambios en los acuerdos



Figura 27. Vista hacia el Malecón desde el Cerro Santa Ana

Fuente: *Disenoixmanglar Blogspot*



Figura 28. Letrero restrictivo en Malecón

Fuente: *Kevinhurlt Blogspot*



Figura 29. Malecón 2000

Fuente: *Plataforma Urbana. Dominique Mashini*

si fueron significativos en la gestión del proyecto. Oxford apostaba por una regeneración integral que reactivara la economía urbana y la dinámica social mediante criterios de permeabilidad, riqueza visual, apropiación del espacio, variedad, diversidad, legibilidad. Por factores políticos, económicos, los mecanismos reguladores para su construcción y gestión se ven modificados y pierde el sentido del proyecto. Se realizaron cambios en las cláusulas del contrato de comodato que incentivaron la intervención localizada, de acuerdo a los intereses de cada inversor; entonces la visión integral que pueda reactivar las zonas aledañas se ve imposibilitada, al igual que la participación con la comunidad. Es así que los vendedores ambulantes, han sido negados en sus necesidades.

Por otra parte el discurso de las autoridades es que el proyecto de regeneración es integral, porque era una zona tugurizada y peligrosa que ha sido rehabilitada y que ha generado muchos ingresos, plazas de trabajo, comercio. Tal es así que se este proyecto ha sido reconocido por el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) como un ejemplo exitoso.

Entonces, si se debe reconocer que este proyecto le devuelve a Guayaquil un espacio público importante, que podría estar mejor diseñado para potencializar las condiciones paisajísticas y gestionado para que realmente las intervenciones tengan consecuencias en los sectores aledaños, pero especialmente en la sociedad.



Figura 30. Cerro Santa Ana
Fuente: www.clasicoslatacunga.com



Figura 31. Cerro Santa Ana, 2010
Fuente: Flickr Emanuel Ferrari

Es verdad también que ha generado un sentido de identidad y pertenencia en la ciudadanía, incrementado las plazas de empleo, potencializado como potencia turística gracias al mejoramiento de imagen de ciudad y con ello la calidad de vida. Pero no se pueden negar que existen ciertos problemas que se han agravado con el paso de los años, este fenómeno conocido como “limpieza social” que busca regular el comportamiento de la gente en un determinado espacio. Es un espacio público restrictivo en el acceso, que se reserva el derecho de administración y en el comportamiento, ya que está regulado y controlado por la empresa privada, bajo el “Plan Más Seguridad”. Es entonces contradictorio que el espacio público no sea de todos, resultado de acuerdos entre público y privado que no velan por el bien común. Son aspectos, que todavía quedan sueltos aún en este proyecto, pero sin duda es un gran avance en la idiosincrasia de la gente, que gracias a proyectos importantes como este, han ido tomando conciencia de la importancia del espacio público, y que son espacios de todos y no de nadie.

Cerro Santa Ana- Barrio Las Peñas: la regeneración del centro histórico de la ciudad, es una de las proyectos más famosos, que remata la intervención del Malecón 2000. Es también un proyecto en el que se evidencian casos delictivos que no son compatibles con la imagen del sector turístico. Al parecer, este proyecto no se ha tratado de forma integral y participativa, donde la falda sur, regenerada, difiere de la falda norte, que sigue en la ilegalidad y sufre de un estigma social de delincuencia, prostitución y drogas. Las mejoras de infraestructura que han avanzado este lado norte, no tienen las mismas oportunidades comerciales y de legalización de sus propiedades. Los moradores de la zona cuentan que existe segregación pues la cara turística se ha modificado y se ha creado también una normativa que evita la salida de la función residencial a través de la prohibición de los inmuebles cuya plusvalía se ha visto mejorada, sin embargo en la norte, es una incertidumbre en donde los moradores no saben si habrán desalojos o cuánto tardará la legalización de sus terrenos. En este caso, se ha logrado mejorar la imagen de la ciudad la calidad de vida de todos los habitantes del cerro, y esta segregación genera problemas de delincuencia que se traducen en asaltos a los turistas.

Medellín, COLOMBIA

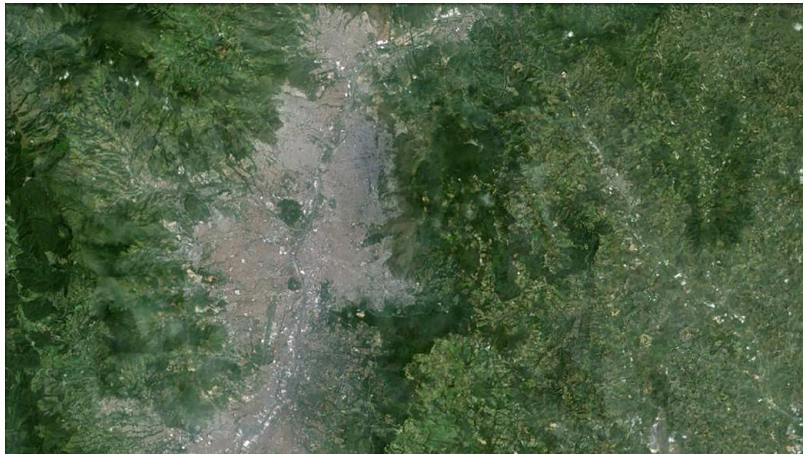


Figura 32. Medellín, Colombia
Fuente: Imagen satelital Google Earth

La ciudad de Medellín, es la segunda más importante de Colombia con 2'393.011 habitantes, y se encuentra en un enclave del Valle de Aburrá, rodeada de montañas, y a orillas del río Medellín. De topografía irregular (1300 y 2800 msnm), cuenta con un entorno natural con lleno de valores paisajísticos y ecológicos. La ciudad está dividida en zonas, comunas y finalmente barrios y áreas institucionales. (249 y 20 respectivamente)

En los años 80- 90, la ciudad era una de las más inseguras y peligrosas de Colombia y de la región; la exclusión y segregación social era muy marcada entre las zonas con altas rentas y las zonas pobres con asentamientos de vivienda informal que se transformaron en guetos donde los problemas de droga, prostitución y violencia se agravaban. La ciudad era manejada por el sector narco, y los gobiernos de turno no tenían propuestas de ciudad articulada. Ante esta situación de inseguridad y conflicto social, el espacio público perdió su sentido y cada vez fue más escaso y deteriorado en la imagen de la ciudad.

Esta situación de decadencia motivó a Medellín a iniciar en el 2002,

un plan de reforma social orientado hacia mejorar la convivencia social y la seguridad, mediante la creación, re- construcción y recuperación de los espacios públicos. La figura de actuación, se conoce como Proyecto Urbano Integral, que considera el desarrollo en el aspecto social, físico y de gestión, mediante la coordinación interinstitucional de la ciudad. El resultado es bastante exitoso, ya que se ha reducido la tasa de homicidios, y ha mejorado la calidad de vida de los ciudadanos, con actuaciones en las zonas más necesitadas y desprovistas de servicios, equipamientos y recursos económicos, para tener una ciudad más justa e inclusiva con los diferentes sectores.

Dentro de los prioridades del plan estaba la dotación de Servicios y la Seguridad, dos condiciones básicas englobaban una serie de condiciones sociales de pobreza y violencia, con respecto a la gestión, las actuaciones sueltas y el abandono por parte del municipio a determinadas zonas, y en el cuestiones físicas, la carencia de espacio público y equipamientos, vivienda informal y entorno ambiental contaminado.

Este diagnóstico viene tras una serie de investigaciones con estudios técnicos, consultas ciudadanas, talleres de imaginario, talleres de participación ciudadana, encuestas abiertas y sondeos de



Figura 33. Metrocable Medellín en Colombia
Fuente: Dr. Elvis José Viera, 2011



Figura 34. Escaleras mecánicas para generar accesibilidad en barrios de bajos ingresos.
Comuna 13/Medellin, Colombia

Fuente: Blog El País, PgarciaSerna/ Towards the Human City

especialistas. Tras este diagnóstico, la intervención urbana parte de tres acciones precisas buscando tres objetivos claros. A través de estudios del lugar, consultas a la ciudadanía y talleres de participación y sondeos, se llega a plantear 3 líneas de actuación.

- Transformación física, que mejora el espacio público y dignifica el entorno urbano.

- En el aspecto social, desarrollar la convivencia social y tolerancia, mediante la participación social para generar un entorno de paz.

- Seguridad comunitaria, mediante prevención de violencia conductas delictivas.

Para afrontar estas líneas, es importante conectar la ciudad e integrar a cada barrio y con ellos a los ciudadanos, para garantizar a todos, sin exclusión, los derechos de vivir en un entorno natural y urbano saludable y seguro. Soportados por el núcleo familiar y con la participación y corresponsabilidad de los actores, que mantienen la gestión de proyecto eficiente.

Esta intervención, también tenía un proyecto “bandera” que era el que impulsaba el desarrollo. Sería la materialización de programas de política social y de seguridad que garantizarían el éxito y la sustentabilidad del proyecto, es decir, la permanencia y la identificación de la ciudadanía con éste. Estos proyectos sería la inclusión de una red de actuaciones, o intervenciones de diferente escala, con plazas, proyectos educativos y parque bibliotecas emblemáticos en las zonas más desprovistas, y la dotación de infraestructuras. Dichos proyectos tendrían una calidad buena calidad arquitectónica y urbanística, de forma que se recuperar la dignidad en las comunas, y la convivencia tolerante y proactiva de los barrios afectados por la violencia.

En el aspecto cultural es importante mantener el valor cultural de las zonas, y potenciarlo para estimular mejorar el problema de las drogas y delincuencias. Los colegios y bibliotecas son los equipamientos que permiten abrir y cambiar la idiosincrasia de los niños y jóvenes, quienes son los más vulnerables ante los problemas de drogas y pandillas.

En el aspecto social, mediante la política pública se puede dar prioridad a las poblaciones pobres, para garantizar mejores condiciones de vida. Los proyectos deben ser socializados desde la identificación de problemas, necesidades y oportunidades, para así generar debate y trabajo conjunto en la Junta de Acción Comunal y Juntas Administradoras Locales. En las diferentes etapas de proyectos, la comunidad puede compartir su vecindad para fortalecer el sentido de pertenencia al barrio y a la ciudad.

En el aspecto medioambiental, es importante el conocimiento de la zona y la evaluación de los valores paisajísticos, y la concientización de la importancia del mismo en los talleres participativos permitirá integrarlos en el diseño de los espacios públicos, vivienda, movilidad, adecuación y edificios públicos, recuperando el medio ambiente y brindando seguridad frente a riesgos sociales y urbanos.

Inicialmente está proceso de regeneración implica una gran inversión pública hacia el sector vulnerable y no al de inmobiliaria privada, por lo que los proyectos tiene una repercusión directa en la reducción de desempleo, pobreza e indigencia. Esta inversión está destinada a fortalecer el capital social para la implementación de los proyectos, y que formen relaciones, comunidades, y un sentido de identidad. Es básica la articulación de una estrategia de inversiones, regularización urbanística y gestión urbana con participación ciudadana, siempre como principal recurso.



Figura 35. Parque Biblioteca Ladera León de Greiff, 2007

Fuente: Guía de Viajes Oficial de Medellín



Figura 36. Parque Biblioteca España - Barrio Santo Domingo

Fuente: Flickr Ivan Erre Jota

New York, ESTADOS UNIDOS



Figura 37. New York Times, años 70

Fuente: http://farm4.static.flickr.com/3147/2488596720_8300e59b9a_o_d.jpg



Figura 38. Avenida Broadway, años 70

Fuente: http://farm4.static.flickr.com/3002/2916729841_39a4447e34_o_d.jpg

Se ha escogido el caso de Nueva York, por su condición de ciudad cosmopolita, no solo en los Estados Unidos, sino en todo el mundo. Sin duda, una de las ciudades más vibrantes y con mayor desarrollo económico. Uno de los principales destinos turísticos en donde se reúnen una variedad de culturas, edades, profesiones, sexo, profesiones, etc. Transformada desde el siglo XIX por la migración, es una ciudad globalizada, con 18 millones de habitantes, es una de las más pobladas. Dentro de este contexto globalizado y capitalista, los autos han tenido mucha presencia e importancia, hasta los últimos años donde se ha repensado el espacio público.

La ciudad afrontó una crisis económica en los años 30 que dejó en desempleo a miles de habitantes, que provocó una decadencia en la economía que se agravó en el año 1975, y que fue reflejada una década después en condiciones de alta criminalidad, prostitución y abuso en la zona de Times Square. La ciudad estaba sumida en asesinatos, degradación del sistema de transporte, el metro, y discriminación racial. Para inicios del siglo XXI, con una economía en recuperación y despunte, es foco de uno de los atentados terroristas más importantes de Estados Unidos, y consecuentemente en el 2008, la mayor crisis en el mercado inmobiliario mundial. Sin embargo la capacidad de renovación y transformación constante es parte de su naturaleza contemporánea y globalizada que reinventa su presente. Para entender mejor el proceso de construcción de espacios públicos, es importante partir de uno de los hitos que marcaron la transformación en la forma de entender el espacio público. Es un espacio que engloba las características y problemáticas de la ciudad, y permite ver las potencialidades y debilidades de ésta.

Esta zona ha pasado por diferentes situaciones de estrés como la ley seca, la época en que desarrollan actividades artísticas con los teatros, después el surgimiento de la prostitución, y drogas; siendo siempre el centro de la ciudad, por lo que a inicios de los años noventa, se incentivó a empresas y a la publicidad a posicionarse en esta nodo, se expulsó a las prostitutas y se cerraron negocios de

dudosa procedencia, todo mediante normativa. Además se llena de personal policial.

Para finales de la década se lanza a concurso el rediseño de TKTS en Times Square, con el deseo de convertirlo en referente geográfico y turístico, el concurso lo planteaba como una actuación de pequeña escala, pero la visión Chrofi & Perkins Eastman, propuso un proyecto urbano, de espacio público que fortaleció la vocación del Times Square como centralidad importante en Nueva York. El proyecto valorizaba la particularidad de la trama de rejilla partida por una diagonal, que genera un elemento atípico en la trama regular de Nueva York, de forma que ven la oportunidad de crear un espacio público de estancia, que consiste icónicas escaleras rojas traslucidas, que hacen de cubierta para la taquilla. Es un proyecto relativamente pequeño, el cual se ha posicionado en la memoria colectiva de locales y extranjeros, que quieren estar en la escena de un centro turístico, es un proyecto arquitectónico que abrió el debate sobre cómo usar el espacio público en la ciudad que nunca duerme.

Después de la II Guerra Mundial, en USA se promovió el Federal Highway Program que incentivaba y facilitaba la movilización a través del automóvil, que provocó degradación de los centros urbanos y el constante aumento del parque automotor en las ciudades y carreteras. Es decir, las políticas han beneficiado el uso del automóvil, pero es a partir del 2002 que inician ciertas transformaciones en el pavimento, que paulatinamente irán desplazando a los autos y cediendo paso a la gente.

Como hemos mencionado en apartados anteriores, la pérdida de escala humana en la ciudad ha hecho que las necesidades de aliviar las condiciones de tráfico se respondan con ideas de planificación vial que han reducido el espacio público. La globalización ha hecho que la arquitectura apueste por una tendencia de los edificios estrella que muchas veces descuidan la integración con el entorno urbano. Frente a esto, en países europeos se ha apostado por la peatonalización, la misma que ha estado mitificada como una estrategia no aplicable a las ciudades americanas, sin embargo, la propuesta de Gehl para la ciudad de Nueva York demuestra lo contrario, pues a pesar de las

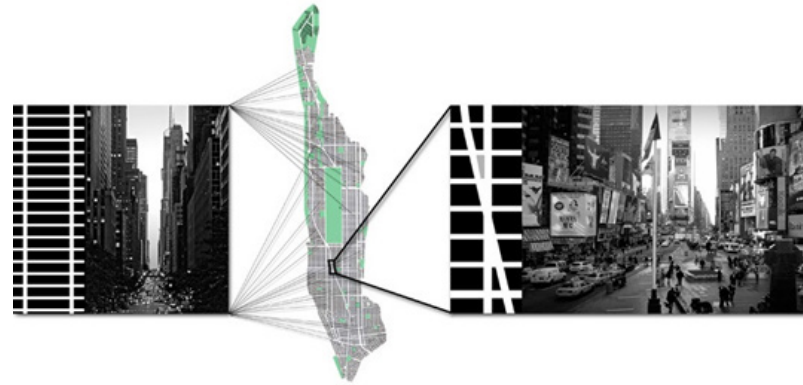


Figura 39. TKTS Times Square
Fuente: Chrofi



Figura 40. : Intervención recientemente realizada en Brooklyn donde transformaron un estacionamiento de automóviles en una plaza para el barrio

Fuente: bifurcaciones.cl

diferencias geográficas, los comportamientos de la gente no difieren tanto, porque responden a necesidades de bienestar. Una de sus intervenciones más reconocidas fue en Broadway.

Así, se ve que los peatones de Times Square se tomaron las calles y resultado de esto y de la gran actividad comercial y turística que existía, se dieron reuniones y espectáculos en la calle de forma continua. Esta reacción que desplazó a los automóviles también demostró que el tráfico vehicular no empeoró o colapsó por el hecho de restringir los coches, es decir, abrió una posibilidad muchas veces impensable para el ayuntamiento, y eso se vio reflejado en que se consideró reproducir estas actuaciones en otros sectores de la ciudad, donde la actividad turística no es tan fuerte. En el 2006 se crea el Plan Estratégico de Nueva York (PlaNYC) que pretende a 30 años, lograr la sostenibilidad integral, retomar los recorridos en la ciudad a pie, bicicleta o transporte público, no solo para mejorar los aspectos ambientales y saludables, sino buscar generar más relaciones interpersonales, en una ciudad tan globalizada que el sentido de pertenencia puede ser a veces desvalorizado.



Figura 41. Antes y Después, Intervención en Times Square

Fuente: Gehl Arquitectos

Así para el 2007, la transformación del espacio público y las calles se hará mediante una estrategia peatonal, que están planificadas a corto y largo plazo. Dentro de los objetivos principales están resolver la congestión vehicular y el deterioro de infraestructuras, reducir las emisiones de CO2 en un 30% para el 2030, incrementar la plantación de árboles en un millón, junto con 300km de ciclo vías, y crear puntos de encuentro para los ciudadanos a 10 minutos de encuentro de un espacio abierto. Para esto se realizó un estudio de 5 barrios diferentes y se planteó los lineamientos para generar calles sostenibles que mejoren la calidad de vida en el informe de World Class Street.

Con el informe de diagnóstico realizado por Gehl, se generan programas para renovar la concepción de los usos del espacio entre edificios, para concientizar a la gente sobre el uso del espacio público. Las estrategias buscan garantizar una ciudad, sostenible, atractiva, sana y segura. La implementación de dichos programas está planteada a corto plazo con proyectos piloto.

Con las actuaciones aparentemente superficiales, en donde aparecen mesas, sillas y plantas que generan actividades temporales diferentes como: conciertos, exposiciones y clases, lo que se busca es priorizar a la gente y estimular a que una concientización de que se merecen ciudades mejores, que se pueden apropiarse del lugar y mejorar el paisaje urbano y las conexiones sociales que generamos día a día, así sea en un lugar tan turístico y globalizado como Times Square, pero a la vez tan propio de New York.

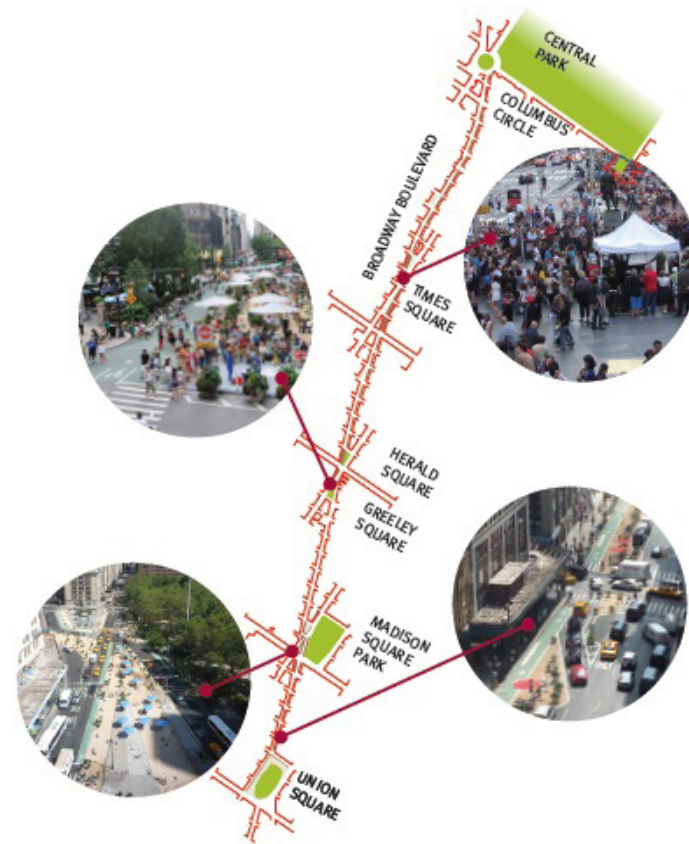


Figura 42. Proyecto piloto para Broadway Boulevard
Fuente: gehlarchitects.com

4. Utopía o Realidad

FODA La Mariscal
La imagen de ciudad a promocionar
Qué estrategias/políticas aplicar a La Mariscal
Conclusiones

Utopía o Realidad

En la primera fase de este trabajo se ha estudiado brevemente el crecimiento de la ciudad de Quito, para posteriormente enfocarnos en el barrio La Mariscal, que con casi un siglo de antigüedad, está atravesando un proceso de deterioro que necesita ser revertido. En capítulo anterior, se ha intentado encontrar las directrices para intervenir en la ciudad construida, los conceptos actuales con los que se debería transformar nuestras calles, barrios y comunidades. Pero cada lugar es diferente y si bien existe una fórmula o “antídoto” que es la regeneración integral, necesitamos entender las fortalezas y debilidades, así como las amenazas y oportunidades para lograr una propuesta que sea exitosa.

Fortalezas

- Construcciones de alto valor arquitectónico patrimonial, de diferentes estilos, que deben apreciarse como un conjunto urbano antes que como piezas puntuales.
- Se encuentra ubicado en el centro de Quito, entre el Centro Histórico y el Quito Moderno, por lo que es una zona de paso.
- Tiene buenas condiciones de accesibilidad, porque está rodeada de vías importantes, por las que circulan transporte público.
- En la mayor parte, tiene buenas condiciones topográficas, con pendientes casi nulas lo cual hace factible caminar y usar otros sistemas.

- Existen diversidad de usos que hacen que ésta zona sea turística, gran oferta hotelera. Incluir Plano.
- Alguna de sus calles interiores tienen una escala amigable.
- Presencia de instituciones públicas, educativas, culturales y de salud que permiten que exista interés en el barrio.
- Tiene posicionado un lugar en la memoria de los quiteños.
- Es uno de los barrios con mayor influencia cultural a lo largo de su historia, que ha impulsado cambios en la forma de vida quiteña.
- Existen referentes en algún punto del tiempo sobre la colaboración e interés por los miembros del barrio para reactivar la zona y evitar la degradación del sector.
- El barrio está conformado por distintos sectores que tienen diferentes connotaciones por lo que se puede potencializar más que la zona de fiestas.
- Zona Azul que racionaliza el estacionamiento gratuito en las calles, dotación de sistema de estacionamientos privados o en concesión.
- Se ha iniciado con la implementación de programas de ferias culturales que promuevan el uso y aprovechamiento de las plazas y áreas verdes.

Oportunidades

- Quito declarado como Patrimonio Cultural de la Humanidad por tener uno de los mejores centros históricos de América.
- Presencia de equipamientos importantes como la Universidad Católica en límite sur este del barrio con potencial de usuarios, la Casa de la Cultura Ecuatoriana y el parque El Ejido como equipamiento recreativo.
- El reconocimiento de Quito en diferentes premios turísticos, como mejor destino de Sudamérica y la constante campaña que realiza el gobierno para incrementar el turismo en la ciudad y el país.
- Las condiciones geográficas y físicas de nuestro país hace que Quito actúe como centro de operaciones para el recorrido de zonas aledañas del país, de igual forma, al ser la capital, es la ciudad en donde confluyen varias culturas de todo el país.
- Existen terrenos baldíos e inmuebles que deberían ser intervenidas por condiciones de obsolescencia y descuido.
- La construcción del Metro que refuerce y mejore el sistema de transporte público y con ello diversificar las opciones de movilidad.
- Voluntad por parte de la administración en estimular el desarrollo de la Mariscal, declarando la Zona Especial Turística.
- Programa de Ciclopaseo que se realiza todos los domingos y atraviesa la Mariscal por la Av. Amazonas, para incentivar el eje comercial de dicha avenida y del barrio en sí.

Debilidades

- Presencia de altos niveles delictivos, a pesar de la presencia policial.
- Percepción de inseguridad por parte de la gente nacional y extranjera.
- Negocios ilícitos funcionando bajo licencias de comercio.
- Libre comercio de drogas. Existencia de red de micro tráfico.
- Consumo de drogas y alcohol en la vía pública.
- Presencia de grupos migrantes que no viven en las mejores condiciones.
- Lugares poco iluminados.
- Presencia de muchos negocios chinos en el eje de la Av. Colón y Av. Amazonas que hacen el recorrido poco interesante.
- Presencia de inmuebles abandonados en donde viven indigentes.
- Reducción en el uso residencial.
- Falta de organización en los vecinos, de consensos en los intereses del bien común.
- Saturación de transporte vehicular, tanto público como privado.
- Paisaje urbano deteriorado por cables de alumbrado y telefonía.
- Borde de la avenida 10 de Agosto que tiene una imagen decadente

y obsoleta, con construcciones de baja calidad arquitectónica y constructiva.

- Aceras en mal estado, falta de arborización y fachadas no interesantes, sin vida.

- Ciclo vía en mal estado.

- Limite noroeste y suroeste, en donde intervenciones viales en los años 70, evitaron la continuidad e integración del barrio en la ciudad.

- Presencia de patios de venta de autos usados cuya infraestructura es mínima, y como indica Jacobs son actividades que se dan en espacios degradados.

- Aceras irregulares, que representan obstáculos para los peatones.

- Falta de arborización que ayude a mejorar el confort y la climatización en el barrio.

- Presencia de barras segregadoras en la Av. 6 de Diciembre y que representan inseguridad para el peatón.

- La adecuación de nuevos usos institucionales en las antiguas viviendas no se ha realizado de la mejor manera.

- El uso de retiros en las antiguas viviendas aisladas, como estacionamientos o como adecuaciones comerciales que no siempre tienen un tratamiento que aporte calidad arquitectónica y calidad urbanística.

- Pérdida de la escala humana, especialmente en las avenidas principales, en el límite norte, y oeste.

- Las especies utilizadas para la arborización no son las más adecuadas, principalmente por su altura, tamaño de copa, frondosidad, que más que generar condiciones de confort y sombra, estorban en las aceras angostas.

- Abundancia en la presencia de los carros, tanto en estacionamiento en Zona Azul, en el planteamiento de los nuevos proyectos que plantean en las zonas de retiros, así como también en la implementación de grandes áreas de parqueaderos que crean vacíos que hacen que el comercio sea una actividad intermitente y la zona poco vibrante.

- Presencia de vendedores informales.

- Por la tipología residencial que en su mayoría se asentaban en terrenos grandes, se generan cerramientos o bordes no interesantes, que no permiten ver lo que sucede en el interior.

- La presencia de discotecas generan fachadas monótonas que evitan la relación interior, exterior por lo que son muertas en el día.

- “Inversionistas abandonaron el barco de la Mariscal, debido a la confluencia y la falta de control en la apertura de locales y cantinas”. Salida de Librimundi, entre otros.

-Contaminación atmosférica, visual y auditiva.

Amenazas

- La ciudad asentada en las faldas del volcán activo Guagua Pichincha y asentada sobre la falla geológica, hace que la ciudad tenga una alta actividad sísmica.
- Falta de control en las políticas migratorias que tiene el país, de forma que no hay una seguridad de quienes acceden al país como: chinos, haitianos, cubanos, venezolanos, etc.
- Altas tasas de interés en el financiamiento para los proyectos, no hay facilidad de acceder. Costo de financiamiento.
- Falta de inversión privada y pública.
- Falta continuidad en los procesos administrativos por cambios en la gestión política.
- Coyuntura de crisis económica en el país.
- La concentración de las acciones de regeneración se centran alrededor de la plaza Foch, que es la zona que mejor resultado ha tenido, pero se ha olvidado el resto de las zonas.
- Falta de incentivos al aspecto cultural educativo.
- Procesos burocráticos de licencias y aprobaciones largos y complejos que desmotivan la inversión en el sector, así como también motivan a las intervenciones en ilegalidad.
- La presencia de centros comerciales que se encuentran en Quito, al norte de La Mariscal, siendo éstos de mayor cercanía, los 3 más importantes y de mayor afluencia en la ciudad.

Imagen de ciudad, Imagen de barrio

Con el análisis FODA realizado, se ha buscado tener una perspectiva de qué es lo prescindible e imprescindible del barrio, lo característico del mismo, y sus potencialidades, qué podría llegar a ser. Pero la visión de lo que puede llegar a ser un barrio depende siempre del contexto de la ciudad, pues como hemos dicho varias veces es parte de un sistema, por lo que es importante replantearse qué imagen de ciudad quiere proyectar Quito, para que la imagen del barrio se congruente e integrada a una visión general. Esta visión general propuesta por la alcaldía se basa en 3 ejes: Ciudad solidaria, de oportunidades e inteligente. Esto se resume a plantear Quito como una ciudad inclusiva, productiva y sostenible.

Quito es reconocido por el valor arquitectónico del centro histórico y el arte de la Escuela Quiteña desde el siglo XVII hasta el XIX. Manierista-renacentista, barroco, rococó, neoclásico. Sin embargo, este está más asociado al centro histórico, y en menor medida al desarrollo de la ciudad moderna. El barrio tiene un antecedente histórico fuerte, que es su apertura a la multiculturalidad e innovación, con fuerte influencia europea en sus inicios y posteriormente americanas.

Es por esto que se debe incentivar a La Mariscal como uno de los barrios creativos y productores de arte y cultura. Actualmente este turístico, por los servicios hoteleros que alberga, pero se debe potencializarla como barrio cultural de la ciudad, en donde se refuerce y estimule la creación de música, bellas artes como la pintura, la literatura, la escultura, el baile, así también como el diseño.

Es un barrio que se ha ido abandonando por la aparición de una descontrolada oferta lúdica y como también de los centros comerciales, que desde los setenta representaron un símbolo de estatus y desarrollo. Es un barrio que tiene mucho potencial, y barrio que tiene la presencia de varias unidades educativas importantes, y es una gran oportunidad de culturizar a la juventud y consolidar la oferta turística, con artesanías, gastronomía, galerías de arte, centros de danza, esto como parte de un programa subvencionado.

Estrategias/ Políticas

Objetivos:

- Regeneración integral del barrio que permita mejorar la calidad de vida de la población real y flotante del barrio, dentro de un hábitat sostenible y seguro.
- Lograr un equilibrio en la diversidad de usos que revierta el proceso degenerativo por la saturación en la zona lúdica.
- Consolidarlo como centralidad, atractiva no solo para los turistas sino también para los ciudadanos, con una variada oferta cultural, educativa y comercial.
- Mejorar el entorno urbano de La Mariscal para junto con políticas económicas y sociales mejorar el comercio y seguridad para reactivar la vida urbana en el barrio.

Para lograr esto se debe trabajar principalmente en el espacio público y en las políticas de gestión socio económicas.

Espacio Público:

- Mejorar la calidad del espacio público considerando al peatón como prioridad.
- Se pretende incorporar rutas artísticas y espacios de uso y disfrute público que permitan concienciar a la población de la importancia de educar y culturizar a las personas.
- La arborización de las calles debe dejar de ser considerada como un componente ornamental, ya que en las calles de menor jerarquía
- Se reitera la necesidad de reducir la circulación de transporte público en vías internas, pues el barrio tiene acceso a transporte público a través de las vías que lo conforman, entre ellos el sistema de transporte articulado de circulación longitudinal y sistema de buses.

- Jerarquización del sistema vial, incluyendo calles peatonales, calles compartidas 30Km y calles de 50km, como se mantienen en la actualidad. Se puede tomar como ejemplo la intervención de Jan Gehl en New York, o la política de reducción de velocidad y peatonalización en el centro de Vitoria, para lo cual se deberá mejorar las condiciones no solo de aceras, sino también de los bordes de transición entre espacio público y privado.

- Las intervenciones en los retiros de las viviendas deben ser trabajadas con conceptos de transparencia y permeabilidad que permitan al caminante establecer una relación visual con lo que sucede en el espacio privado. Estos conceptos deberían incorporarse en las discotecas, como sucede aquí en el Barrio El Carmen, en Valencia, donde la transparencia permite y garantiza la legalidad de las actividades que suceden al interior y de igual forma al exterior.

- Potencializar el carácter cultural del barrio, mediante el desarrollo de un Centro de Creación Contemporáneo (Ej: Matadero Madrid), para promover variedad en la oferta de actividad recreativa.

- Reordenamiento de suelos vacantes para la creación de para proyectos residenciales mixtos, de acuerdo a la zonificación vigente, como también para la creación de plazas que articulen el recorrido cultural.

- Se debe incentivar la restauración de la función residencial, a través de la inversión privada y también a través de programas de vivienda social que tengan buena calidad arquitectónica y que aseguren la permanencia de residentes, lo cual con el sector privado no se asegura por el tema de las rentas.

- Deben plantearse proyectos de estacionamientos subterráneos que replacen y permitan racionalizar los existentes sobre superficie en terrenos baldíos

- Se debe consolidar el uso de los retiros, ya sea con extensiones hacia la línea de fábrica o manteniendo los ajardinamientos, de acuerdo al

estudio previo del 2004. Sin embargo, en las nuevas edificaciones o en las intervenciones que se mantengan los retiros se debe evitar que sean utilizados como estacionamientos.

Gestión

- Evaluar y reformular parámetros para inclusión de bienes en La Mariscal en el inventario patrimonial, basados en criterios objetivos y vigentes en la actualidad.

- Incentivar proyectos experimentales, a corto plazo, participativos con la academia y la comunidad vecinal para educar y concientizar a la gente sobre el verdadero potencial de uso del espacio público, de forma que vaya ganando aceptación en la ciudadanía, así como también dinamizando la vida urbana y reduciendo el tráfico vehicular.

- Se propone la creación de la figura de un alcalde nocturno, como se ha hecho en Ámsterdam y recientemente en Barcelona, para que conozca mejor los problemas de la zona, y funcione como una figura intermediaria entre el municipio, los residentes e inversionistas.

- Debe haber un mayor control sobre las licencias que se emiten a los establecimientos, ser rigurosos y estimular a la que la oferta de servicios sean de primera, ya que existen muchos de mala calidad y que dan muy mala imagen al sector.

- Se debería plantear un horario diferenciado para los comercios dedicados al ocio, en donde exista preferencia por aquellos que son certificados de primera calidad, así se estimulará a mejorar los servicios.

- A base de incentivos fiscales se debe estimular la mejora de la imagen de los negocios, basados en los criterios descritos anteriormente para hacer el barrio más caminable.

Proponer instrumentos de planteamiento, como los PERI (Plan

Especial de Reforma Interior) para agilizar los procesos pero sobretodo motivar la participación ciudadana.

Políticas socio-económicas:

- Mejorar la calidad de la oferta de servicios en el resto de la zona de la Mariscal, pues lo que en el último plan se define como el núcleo, tiene una mejor calidad, pero lo que se definen como zonas de comercio no. Establecer programas de capacitación para los quienes accedan a las LUAE, de forma que suban los estándares de calidad, tanto en producto como en infraestructura.

- Establecer estímulos económicos al sector privado, de la industria creativa, que instalen sus comercios y oficinas en el barrio, ya sea que se dediquen a la creación o comercialización de productos nacionales de autoría.

- Se debe incentivar la participación ciudadana, escuchando los diferentes actores de la zona, llegando a consensos reales mediante talleres en las diferentes fases que esté teniendo el barrio, es decir, como de planeamiento y ejecución.

- Los planes y programas que se ejecuten en el barrio deben ser claramente difundidos y discutidos, no solamente a nivel barrial, para incentivar el debate y la inversión.

- Los procedimientos de intervención sobre casas patrimoniales deben manejarse como uno solo, es decir en una dependencia, sea esta la AZT (Administración Zonal Turística) o la STHV (Secretaría de Territorio, Habitat y Vivienda), y no desde la STHV para luego proceder a los respectivos trámites en la AZT. Pues estos procesos largos solo desmotivan al inversor privado.

-Se deben trabajar con programas sociales para erradicar los problemas del microtráfico de droga y prostitución para disminuir los niveles delictivos y de inseguridad. Es importante contar con la colaboración y apertura de los dueños de los locales para esto.

Conclusiones

- Después del realizar el trabajo, se ve que el barrio de La Mariscal, efectivamente tuvo un proceso de degeneración después de la regeneración. Pero esto se da en dos momentos a lo largo de la historia. El primer proceso degenerativo se da después del boom petrolero, como se había estipulado en un inicio, pero la degeneración resulta por desequilibrio que originan los nuevos usos y la población que se incorporan como parte del proceso de regeneración que se da en el centro histórico. Es decir, la degeneración de La Mariscal se da como un efecto de factores externo. El segundo proceso degenerativo, es el que ha ido avanzando lentamente en los últimos años, consecuencia de la regeneración que se focaliza sobre la Plaza Foch. La saturación de comercios, principalmente dedicados al ocio y recreación, es decir, bares, restaurantes y discotecas hace que se un desequilibrio en la diversidad.

- La Mariscal, recibió parte de la población que residía en el centro histórico en dos ocasiones. La primera como resultado del crecimiento de la ciudad, y la segunda como parte del plan de renovación urbana de Quito, impulsado en los años 70. En las dos ocasiones la prioridad era mejorar las condiciones de salubridad, seguridad y confort en el centro histórico. La Mariscal de cierta forma, ha funcionado como un apoyo al Centro Histórico, pero sin la planificación debida. Lo que obligó a la población original a salir del barrio.

- En el caso de La Mariscal, se da lo que Jacobs define como la “autodestrucción de la diversidad”¹, que se produce cuando una zona tiene éxito en base a un determinado componenete que hace reactivar la zona, y en vista de ésto, inician la proliferación de dicho tipo de componente, “una duplicación excesiva”², sin darse cuenta que se produce una ruptura en el equilibrio de la diversidad. En la Mariscal, en el primer proceso se da con las oficinas, que desplaza a la función residencial, y en el segundo proceso, con los bares y discotecas.

- Un aspecto importante, es que si bien La Mariscal fue formada por y para los grupos de poder y familias aristocráticas, también acogió

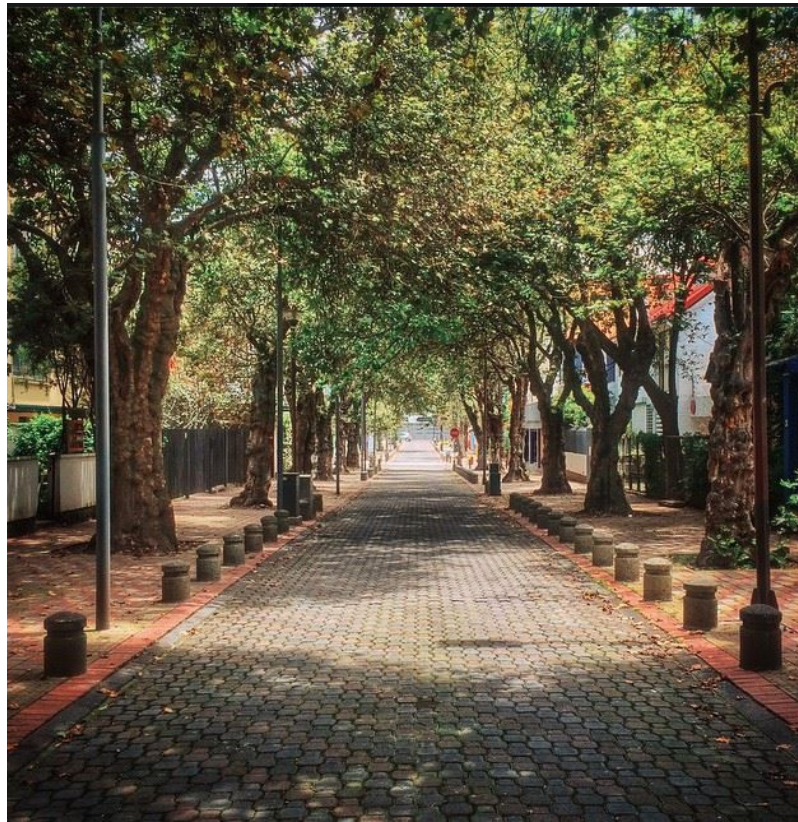


Figura 01. Calle Juan Rodriguez

Fuente: Pinterest Cecilia Gross, Ecuador South-America

¹ JACOBS, JANE: Vida y Muerte de las grandes ciudades americanas, Capitan Swing, Madrid, 2011, pp. 277-292

² Ibid.

años más tarde, programas de vivienda popular, destinados a la clase media. Esto, indica que a pesar de iniciar como un barrio homogéneo, desde los primeros años fue aceptando la diversidad, que se reflejó en los estilos de sus casas, su materialidad y sistemas constructivos, su población y posteriormente, sus actividades. Y es precisamente, esa diversidad, con la que el barrio ha construido su identidad.

- La Mariscal es actualmente considerada una zona turística por su localización central en el distrito, que ha hecho que en ella se asiente la mayor cantidad de oferta hotelera, en donde los límites de la misma se encuentran las mejores cadenas hoteleras internacionales, pero existen pocas razones que incentive la estancia o visita exclusiva en la zona, estas son el mercado artesanal y la plaza Foch.

- Si bien la regeneración urbana no puede catalogarse solo por intervenciones formales o estéticas, estas son necesarias para atraer a la inversión privada. Además siempre deben ir acompañadas de políticas o programas de enseñanza y culturización en la sociedad, que les permita mantener en el tiempo dicha sostenibilidad.

- La regeneración urbana tiene afectaciones directas en la sociedad siempre que se trata de una manera integral, considerando medio ambiente, la economía local, el entorno social y construido; por esta razón, y la agilidad o no en la gestión, hace que sean procesos a largo plazo, que muchas veces causan frustración en la ciudadanía, por esto creo que es importante, que se trabajen paralelamente con intervenciones pequeñas o temporales, que vaya dando muestras del resultado esperado de dicha intervención.

- La ciudad es un sistema complejo y cambiante, dinámico, en el que cada componente, político, económico, social, ambiental y paisajísticos están relacionado entre sí, por lo que la ciudad debe adaptarse a los cambios.

- Uno de los principales problemas es que los planes y programas que se realizan en la ciudad pocas veces son informados y socializados a

tiempo, sino que son notificados al momento de empezar las obras. Con este tipo de actuaciones solo se pierde la confiabilidad en el gobierno y el planeamiento formal, por lo que la informalidad gana terreno.

- La continuidad y estabilidad en los gobiernos sectoriales son importantes para la continuidad en el desarrollo de los proyectos urbanos, esto porque no hay sensatez en las nuevas autoridades en la evaluación de los proyectos en curso o pendientes. Ante esta realidad, es necesario que la ciudadanía tenga una visión participativa y crítica que debe fomentarse desde la academia.

- Son algunos los casos en donde la arquitectura ha logrado tener un gran efecto en la recuperación de un barrio, pero para que ésta funcione a largo plazo debe estar bien integrado el contenido y el contexto.

- La variedad de usos inicialmente se asocia con tráfico, desorden, inseguridad, pero esa es una creencia falsa y errada. Una diversidad estimula evita los traslados largos, estimula la vida peatonal en la calle por lo que aumenta la seguridad. En cuanto, al desorden, esta es un cuestión estética que debe replantear a la ciudad no como una obra de arte, por que no lo es, es un sistema complejo y caótico, pero esto no es sinónimo de fealdad. Como ciudadanos tenemos derecho a la belleza en la ciudad, y la belleza es relativa. Una vez más, requerimos de diversidad, y de elementos que nos ayuden a orientarnos y a jerarquizar este sistema complejo.

- Las ciudades y el desarrollo urbano se mueve por el mercado, entonces la inversión privada es necesaria pero se deben establecer claros consensos con el municipio para evitar la privatización del espacio público, como hemos visto en casos como el de Guayaquil.

- El espacio público no es un fin, el fin son ciudades vibrantes y comunidades mejores, más felices y mejor calidad de vida. La mejor calidad de vida es el elemento de competitividad de vida.

Fuentes Bibliográficas

1. **ACHIG, LUCAS:** El Proceso Urbano de Quito (Ensayo de Interpretación), Centro de Investigaciones Ciudad – Colegio de Arquitectos del Ecuador, Quito, 1983, pp 100.
2. **AMEZCUA ORMEÑO, EMILIO:** La renovación urbana como manifestación del paradigma del urbanismo sostenible. Revista de Derecho Urbanístico y Medio Ambiente. ISSN 1139-4978. Nº 285. Madrid, noviembre 2013. Págs. 89-123.
3. **AUTORES VARIOS:** Re-Programa, Universidad de Sevilla, España, 2015,
4. **BENÉVOLO, LEONARDO:** Diseño de la Ciudad- 5, El arte y la ciudad contemporánea. Editorial Gustavo Gili S.A, Barcelona 1982, 274pp.
5. **BODENSCHATZ, HARALD:** Berlin Urban Design, A Brief History of a European City, Dom Publishers
6. **BORJA, JORDI:** La ciudad conquistada, Alianza Editorial, Madrid, 2003, pp 382.
6. **BORJA, JORDI; MUXI, ZAIDA:** El espacio público, ciudad y ciudadanía, Barcelona, 2000. http://www.esdionline.com/repositori/public/dossiers/DI-DAC_wdw7ydy1.pdf
7. **CARRIÓN, FERNANDO:** La Planificación de Quito. Del Plan Director a la ciudad democrática Ciudades y Políticas Urbanas en América Latina, CODEL, Quito, 1992. 1-205 Descarga: http://works.bepress.com/fernando_carrion/70
8. **CARRIÓN, FERNANDO:** La Renovación Urbana en Quito, Ediciones CAE, Quito, 1983, pp.80 Descarga: <http://www.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/48307.pdf>
9. **CENTRO ECUATORIANO DE INVESTIGACIÓN GEOGRÁFICA:** Quito. Aspectos Geográficos de su Dinamismo. CEDIG, Documento de Investigación No5, Quito, 1984, pp. 92
10. **CHUECA, FERNANDO:** Historia del Urbanismo, Alianza Editorial S.A, Madrid, 1970, 241pp.
11. **DE MAXIMY, R; PEYRONNIE, K:** Quito inesperado: de la memoria a la mirada crítica, Ediciones Abya-Ayala, Quito, 2002, pp.319
12. **DRUOT, F, LACATON, A. Y VASSAL, J.P:** Plus, Gustavo Gili, Barcelona, 2007, pp.264
13. **ESPINOZA, MANUEL; DEL PINO, INÉS:** La Ciudad Inca de Quito, Templos y otros adoratorios, Trama Social Editorial, Quito, pp. 222
14. **FUNDACIÓ CARLES PI I SUNYER:** Urbanisme i barris en dificultat. El cas de La Mina, Jornada-Seminario Aula Barcelona, Barcelona, 2004, pp.212
15. **GEHL, J:** La humanización del espacio urbano, Ed. Reverter, Barcelona, 2006, pp. 215
16. **GUEVARA HUIDROBO, F, TORRES TORRENTINI, D Y TUGAS, N:** ¡El tiempo Construye! = Time builds!, Gustavo Gili, Barcelona, 2008, pp.160
17. **HOME, ROBERT:** Inner City Regeneration, E&F.N.Spon, London,1982, 224pp
38. **INSTITUTO VALENCIANO DE LA EDIFICACIÓN:** La Ciudad Existente: diagnóstico, retos y oportunidades, Apuntes del Foro, Valencia, 2012. (Descarga: http://www.five.es/foroescv/wp-content/uploads/2012/03/La_ciudad_existente_ApuntesFOROESCV.pdf)

19. **JACOBS, JANE.:** Muerte y vida en las grandes ciudades. Ed. Capitan Swing, Madrid, 2011, pp. 487
20. **JÁUREGUI, JORGE:** Estrategias de Articulación Urbana, Ediciones de la U, Colombia, 2013, pp 308.
21. **JHONSON-MARSHALL, P.:** Rebuilding cities, Edinburgh University Press, Edinburgh, 1966, pp. 374
22. **JUNTA DE ANDALUCÍA:** Centro Histórico de Quito. La Vivienda, Clasificación Tipológica, Municipio de Quito, Junta de Andalucía, Editorial Fundación Trama, Quito, 1991, pp. 237 Descarga: https://ws147.juntadeandalucia.es/obraspublicasyvivienda/publicaciones/04%20COOPERACION%20INTERNACIONAL/quito_05_centro_historico_vivienda/quito_05.pdf
23. **KOOLHAS, REM:** Acerca de la ciudad. Gustavo Gili, Barcelona, 2014, pp.111
24. **LINDÓN, ALICIA; AGUILAR, MIGUEL ÁNGEL; HIERMAX, DANIEL:** Lugares e Imaginarios en las metrópolis. Barcelona Anthropos Editorial – Universidad Autónoma Metropolitana, Iztapalapa 2006
25. **LYNCH, K:** La Imagen de la Ciudad, Gustavo Gili, Barcelona, 2008
26. **Mancheno,** Consuelo: Historia y memoria colectiva del barrio La Mariscal de Quito, Quito, 2013, 180 pp.
27. **MORRIS, A.E.J:** Historia de la Forma Urbana, Gustavo Gili, Barcelona, 1984, Pag. 376
28. **MOURELO, ÁNGEL; DI NANN, ROBERTA:** Modelos de Regeneración Urbana, SEPES, Madrid, 2011, pp 162. (Descarga: https://www.sepes.es/sites/default/files/multimedia/publicaciones/files/modelos_gestion_regeneration_urbana.pdf)
29. **NAVAS PERRONE, GABRIEL:** Malecón 2000, El Inicio de la Regeneración Urbana en Guayaquil: un Enfoque Proyectual, FLACSO, Ecuador, 2012, pp 124. Descarga: <https://www.flacso.edu.ec/portal/publicaciones/detalle/malecon-2000-el-inicio-de-la-regeneracion-urbana-en-guayaquil-un-enfoque-proyectual.3982>
30. **NEWMAN, O:** Creating Defensible Space, Institute for Community Design Analysis, Washington, 1996, 126pp. Descarga: <http://www.huduser.org/publications/pdf/def.pdf>
31. **OTROS AUTORES:** Ciutat real, ciutat ideal: significat i funció a l'espai urbà modern, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, D.L., Barcelona, 1998, pp. 119
32. **PONCE, AMPARO:** La Mariscal, Historia de un barrio moderno en Quito en el S.XX, Pag. 191, Instituto Metropolitano de Patrimonio, Quito, 2011.
33. **PROJECT FOR PUBLIC SPACES, INC:** Placemaking and the Future of Cities, Un Habitat, 2012 Descarga: <http://www.pps.org/wp-content/uploads/2012/09/PPS-Placemaking-and-the-Future-of-Cities.pdf>
34. **ROCA, JUANA:** Rehabilitación Urbana, análisis comparado de algunos países de la Unión Europea, Dirección General para la Vivienda, el Urbanismo y la Arquitectura, Mopta, Madrid, pp. 240
35. **ROGERS, PETERS; SYKES, HUGH:** Urban Regeneration, SAGE Publications, London, 2000, pp.316
36. **ROGERS, RICHARD; GUMUCHDJIAN, PHILIP:** Ciudades para un pequeño planeta, Gustavo Gili, Barcelona, 2000 – 2010, pp.180
37. **SILVA, ARMANDO:** Presentación del Proyecto Internacional Culturas Urbanas desde Imaginarios Sociales, España 2006
38. **SIMANCAS CRUZ, MOISÉS R; HERNÁNDEZ, RAÚL:** Reinventando Alojamiento- Turísticos casos de éxito y soluciones innovadoras, Edita Cátedra de Turismo de Cajacanarias- ASHotel- Universidad de la Laguna
39. **TONUCCI, FRANCESCO:** La ciudad de los niños: un modo nuevo de

pensar la ciudad, Fundación Germán Sánchez Ruipérez, Madrid, 1998, pp. 220

40. **VALERO, ELISA:** Glosario de Reciclaje Urbano, Valencia: General de Ediciones de Arquitectura, D.L., Valencia, 2014, pp. 95

41. **VELÁZQUEZ VALORIA, ISABELA; VERDAGUER VIANA-CÁRDENAS, CARLOS:** Regeneración urbana integral Tres experiencias europeas innovadoras: Île de Nantes, Coin Street y Barrio de la Mina, SEPES, Madrid, 2011, pp. 138. Descarga: http://www.sepes.es/publicaciones/regeneracion_urbana_integral

42. **ZÁRATE MARTÍN, ANTONIO:** El espacio interior de la Ciudad, Síntesis D.L, Madrid, 1991, pp 253

Revistas:

1. **AMEZCUA ORMEÑO, EMILIO:** La renovación urbana como manifestación del paradigma del urbanismo sostenible. Revista de Derecho Urbanístico y Medio Ambiente. ISSN 1139-4978. Nº 285. Madrid, noviembre 2013. Págs. 89-123.

2. **ARTEAGA ARREDONDO, ISABEL CRISTINA:** Entre la renovación y el reciclaje de tejidos urbanos consolidados. El debate actual en Bogotá. En: Hábitat y sociedad, ISSN-e 2173-125X, Nº. 5, 2012. Descarga: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4824905>

3. **CARRIÓN, FERNANDO Y ERAZO ESPINOZA, JAIME:** La forma urbana de Quito: una historia de centros y periferias, Bulletin de l'Institut français d'études andines, en línea, 2012. Publicado el 01 agosto 2013, consultado el 05 enero 2016. (descarga : <http://bifea.revues.org/361>)

4. **CASANOVA, HELENA; HERNÁNDEZ, JESÚS:** “Factor tiempo y regeneración urbana.” Temes de disseny [en línea], 2012,, Núm. 28 , p. 10-21. <http://www.raco.cat/index.php/Temes/article/view/263093/350529>

5. **CASTRILLO, MARÍA; MATEZANS, ÁNGELA; SÁNCHEZ, DOMINGO; SEVILLA, ÁLVARO:** Regeneración urbana? Deconstrucción y reconstrucción de un concepto incuestionado. Descarga: https://www.fuhem.es/media/cdv/file/biblioteca/revista_papeles/126/Regeneracion_urbana_M_Castrillo_A_Matezanz_D_Sanchez_Fuentes_A_Sevilla.pdf

6. **GAJA, FERNANDO:** La regeneración urbana en el encrucijada [en línea] Fecha de consulta: 13-03-15. En: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno, 9 (27): 11-26, 2015. DOI: 10.5821/ace.9.27.2803. ISSN: 1886-4805.

7. **JUNTA DE ANDALUCÍA:** Obsolescencia urbana. El caso de las barriadas residenciales, Monográfico de la Revista “La ciudad Viva” nº3, 2010, pp.68. DL: SE-850-08. ISSN: 1888-5462 Descarga: http://www.laciudadviva.org/opencms/export/sites/laciudadviva/recursos/documentos/Familias_de_documentos/Revistas_La_Ciudad_Viva/Revista_La_Ciudad_Vivanumero_3Abril_2010/La_ciudad_viva_03Jornadas_obsolescencias_urbanas_2010.pdf

8. **JUNTA DE ANDALUCÍA:** La Regeneración urbana. Barrios, Monográfico de la Revista “La ciudad Viva” nº4, 2010, 71pp. ISSN: 1888-5462 DL: SE-850-08. Descarga: http://www.laciudadviva.org/opencms/export/sites/laciudadviva/recursos/documentos/Familias_de_documentos/Revistas_La_Ciudad_Viva/Revista_La_Ciudad_Viva-numero_4-Julio_2010/Revista_completa_La_ciudad_viva_04.pdf

9. **MANITO, FÉLIX:** Cultura y Estrategia de Ciudad. La Centralidad del Sector Cultural en la Agenda Local, Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano, Barcelona, 2006. Descarga: <http://www.femp.es/files/566-59-archivo/Cultura%20y%20Estrategia%20de%20Ciudad.pdf>

10. **PESCI, RUBÉN:** ¿Ciudad concentrada o ciudad dispersa? Sustentabilidad y desarrollo urbano. En: Revista Petrotecnia, 2004

11. **TAPADA-BERTELI**, TERESA; **ARBACI**, SONIA: Proyectos de Regeneración Urbana en Barcelona Contra la Segregación Socio espacial (1986-2009): ¿Solución o Mito? En: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno, 2011, Año 6, núm. 17 Octubre. P. 187-222. ISSN: 1886-4805
12. **VIERA**, ELVIS JOSÉ; **ITO**, GABRIELA; **ASHINO**, TATIANA: Análisis del diseño urbano contemporáneo en América Latina. AUS (Valdivia), 2014, no.15, p.9-15. ISSN 0718-7262. Descarga: http://www.laciudadviva.org/opencms/export/sites/laciudadviva/recursos/documentos/Familias_de_documentos/La_arquitectura_del_espacio_publico-Libro1999/Articulos/Oriol_Bohigas-La_ciudad_como_espacio_proyectado-1999.pdf

Páginas Web:

1. **ADMINISTRACIÓN ESPECIAL TURÍSTICA LA MARISCAL**
<http://www.quito.gob.ec/index.php/administracion-zonales/administracion-especial-turistica-la-mariscal>
2. **ALCALDÍA DE MEDELLÍN**
<https://www.medellin.gov.co/irj/portal/medellin>
3. **CARBAJAL**, NOE; **ZUBIATE**, MANUEL; **FLÓREZ**, RAÚL; **FÉRNANDEZ-DÁVILA**, TITO; URVIA: Regeneración Urbana en Guayaquil. 2010
<http://urvia.blogspot.com.es/2010/09/regenarion-urbana-en-guayaquil.html>
4. **CARRETO**, ANA MARÍA; WE ARE THE CITY HEROES: Estrategias Urbanas en Medellín. 2013
<https://wearethecityheroes.wordpress.com/2013/01/31/estrategias-urbanas-medellin/>
5. **CHROFI**
<http://chrofi.com/>
6. **DELLA**, GISELLA; **3VECTORES**: El marketing de ciudades, como gestión urbana postmoderna. 2008

<http://3vectores.com/el-marketing-de-ciudades-como-gestion-urbana-post-moderna/>

7. **DOUGLAS DREHER ARQUITECTOS**: La Regeneración Urbana en la ciudad de Guayaquil. 2007
<http://www.douglasdreher.com/noticias/noticia.asp?id=271&sc=9>
8. **EL COMERCIO, REVISTA LÍDERES**: Durante la gestión de Eloy Alfaro se destacan tres hechos económicos.
<http://www.revistalideres.ec/lideres/gestion-eloy-alfaro-destacan-tres.html>
9. **EL UNIVERSO**: Más control y patrullajes piden en el cerro Santa Ana. 2014
<http://www.eluniverso.com/noticias/2014/09/29/nota/4046141/mas-control-patrullajes-piden-cerro-santa-ana>
10. **FARIÑA**, JOSÉ; BLOGSPOT, El Blog de José Fariña: Sir Raymon Unwin: “La práctica del urbanismo.” 2008. <http://elblogdefarina.blogspot.com.es/2008/11/sir-raymon-unwin-la-prctica-del.html>
11. **FUNDACIÓN MALECÓN2000**
http://www.malecon2000.org/web/?page_id=45
12. **GEHL ARQUITECTOS**
www.gehlarchitects.com
13. **INSTITUTO METROPOLITANO DE PATRIMONIO**
<http://www.patrimonio.quito.gob.ec/>
14. **JORDI BORJA**
<http://jordiborja.cat/prologo-al-libro-espacios-publicos-genero-y-diversidad-geografias-para-unas-ciudades-inclusivas/>
15. **MARTÍNEZ**, CONSTANZA; **PLATAFORMA URBANA**: Zonas 30” y “Zonas de Encuentro” cubrirán casi todo París. 2014
<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/05/22/zonas30-y-zonas-de-encuentro-cubriran-casi-todo-paris/>

16. **MASHINI, DOMINIQUE; PLATAFORMA URBANA:** Cómo hacer Ciudad: El Malecón de Guayaquil. 2012

17. **MIAMI21**
<http://www.miami21.org/index.asp>

18. **Municipio del Distrito Metropolitano de Quito**
<http://www.quito.gob.ec/>

19. **PROJECTS FOR PUBLIC SPACES**
www.pps.org

20. **RAYUELA RADIO:** ¿Por qué la inseguridad es un problema que se mantiene en La Mariscal? 2015.
<http://rayuelaradio.com/por-que-la-inseguridad-es-un-problema-que-se-mantiene-en-la-mariscal/>

21. **SCHNAIDT ESTERIO, XIMENA; PLATAFORMA URBANA:** Medellín, Reforma urbana con poca plata. 2009
<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2009/10/22/medellin-reforma-urbana-con-poca-plata/>

22. **SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA**
<http://sthv.quito.gob.ec/>

23. **STANG, JOSÉ IGNACIO; BIFURCACIONES:** La Nueva York peatonal/ La recuperación de la experiencia en el espacio peatonal. 2014
<http://www.bifurcaciones.cl/2014/12/stang/>

Artículos:

1. **ARMIJOS, BLANCA:** Seguridad ciudadana: resultado de la responsabilidad compartida (Entrevista). En: Ciudad segura. Participación Comunitaria en Seguridad, Quito: FLACSO sede Ecuador, (no. 34, 2009): pp. 2-3. Descarga: <http://hdl.handle.net/10469/865>

2. **BARAHONA, DIEGO:** Repensar la ciudad desde los sistemas de acupunturas urbanas, UPC, Costa Rica. Descarga en: https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/15169/292_297_%20Luis%20Diego%20Barahona.pdf?sequence=1&isAllowed=y

3. **BOHIGAS, ORIOL:** La ciudad como espacio proyectado. Descarga: <http://documents.mx/documents/oriol-bohigas-la-ciudad-como-espacio-proyectado-1999.html>

4. **CARRIÓN, FERNANDO:** La ciudad del (re) conocimiento: Diario El Hoy, 2009. Descarga: https://works.bepress.com/fernando_carrion/276/

Planes:

1. **CARRIÓN, FERNANDO.** Plan Distrito Metropolitano. Quito Actual Fase 1. Diagnóstico del Centro Histórico, Ilustre Municipio de Quito, Quito, 1989. Descarga: http://works.bepress.com/fernando_carrion/49

2. **CARRIÓN, FERNANDO:** Plan Distrito Metropolitano. Quito Actual Fase 1. Diagnóstico del Centro Histórico, Ilustre Municipio de Quito, Quito, 1989. Descarga: http://works.bepress.com/fernando_carrion/49

3. **CARRIÓN, FERNANDO:** Plan Distrito Metropolitano. Quito del Futuro Fase 2. Planes Parciales de Áreas Históricas. DMQ Quito Vol. 27 (1989) Descarga en: http://works.bepress.com/fernando_carrion/50/

4. **CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO:** Ordenanza Especial de Zonificación No. 0018, Quito, 2005.

5. **CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO:** Ordenanza de Zonificación No. 0011, Quito, 2003.

6. **CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO:** Ordenanza de Zonificación No. 0107, Quito, 2003.

7. **DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO:** Plan del Distrito Metropolitano, Plan Parcial de Áreas Históricas, Quito, pp. 159
8. **INNOVAR.UIO:** Fortalecimiento de Centralidades Urbanas de Quito. Una estrategia de desarrollo urbano para el DMQ, Ediciones TRAMA, Quito, 2009, pp. 96
9. **MAHAN RYKIEL ASSOCIATES PROJECT FOR PUBLI SPACES FLANNIGAN CONSULTING SABRA WANG ASSOCIATES:** Baltimore City Department of Planning- Baltimore Open Space Plan, December 2010. Descarga: <http://www.godowntownbaltimore.com/docs/openspaceplan.pdf>
10. **MORENO, MAURICIO:** Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Plan Especial para La Mariscal, Feb 2004, Quito.
11. **MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO:** Plan Especial de Gestión Turística de La Mariscal, Quito, 2014
http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Resoluciones%20de%20Alcald%3%ADa/A%3%B1o%20%202014/RA-2014-0012%20%20%20%20PLANES%20DE%20GESTI%3%93N%20PARA%20LAS%20ZONAS%20ESPECIALES%20TUR%3%8DSTICAS%20DE%20LA%20MARISCAL%20Y%20CENTRO%20HIST%3%93RICO.pdf
12. **MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO:** Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial- Volumen II- Propuesta: Componente Estratégico, Aprobada en Sesión Extraordinaria del Concejo Metropolitano del DMQ 13.02.2015
<http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/wp-content/uploads/documentos/interactivos/PLAN/files/assets/downloads/publication.pdf>
13. **MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO:** Plan de Desarrollo 2012 – 2022, Quito, 2011.

14. **MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO:**Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022, Quito, 2011.
15. **PLANNING DEPARTMENT:** Miami21- Illustrated Principles of Good Planning, 2015. Descarga: http://www.miami21.org/PDFs/Miami21_Principles_of_GoodPlanning.pdf
16. **VALDENEBRO, ELADIO:** Singulares construcciones por fuera del Centro Histórico de Quito. Plan de Preservación Municipio de Quito, Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Quito, 1985.

Trabajos académicos:

1. **CÁRDENAS LÓPEZ, FÁTIMA ISABEL:** Las relaciones de vecindad y la regeneración urbana en Guayaquil. Caso: escalinatas del Cerro Santa Ana. Quito, 2014, 78 p. Tesis (Maestría en Comunicación). Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador. Área de Comunicación. Descarga en: <http://hdl.handle.net/10644/4190>
2. **CHUCA TORRES, TATIANA:** La territorialidad de la Plaza Foch, la disputa del espacio público. Tesis de maestría, FLACSO sede Ecuador, 2013. Descarga: <http://hdl.handle.net/10469/7434>
3. **GALINDO PAREDES, ELÍAS AARÓN:** Construcción de la mirada sobre “La zona”: melodrama, turismo y crónica roja. Tesis de maestría, FLACSO sede Ecuador, 2014. Descarga en: <http://hdl.handle.net/10469/6785>
4. **TEMES CORDOVEZ, R.:** El tapiz de Penélope. Transformaciones residenciales sobre tejidos sin valor patrimonial, Tesis doctoral inédita. Departamento de Urbanismo. Universidad Politécnica de Valencia, 2007, 754 pp. Descarga: <http://riunet.upv.es/handle/10251/2906>



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

Máster en Arquitectura Avanzada, Paisaje, Urbanismo y Diseño

Junio 2016