

Cinco pautas para promover la residencia, Centro Histórico de Quito, eje 24 de Mayo

Five guidelines to promote residency, Historic Center of Quito, axis 24 de Mayo

EÍDOS N°23
Revista Científica de Arquitectura y Urbanismo
ISSN: 1390-5007
revistas.ute.edu.ec/index.php/eidos

¹Christian Andrés Tello Navarrete, ²Julio Vega Betancourt

¹Universidad Central del Ecuador, Quito, Ecuador. cristian_tello_navarrete@hotmail.com.

ORCID: 0009-0004-4487-9237

²Universidad Central del Ecuador, Quito, Ecuador. julioluvb@gmail.com. ORCID: 0000-0002-4618-0321

Resumen:

Este estudio investiga la evolución histórica y los desafíos contemporáneos de la Avenida 24 de Mayo, en Quito, Ecuador, una área que ha sido testigo de cambios significativos a lo largo de los años. Inicialmente conocida como la quebrada de Ullaguangua-huayco, y rebautizada como Jerusalén en el siglo XVII, esta vía sirvió como fuente de abastecimiento de agua y marcó el límite sur de la ciudad hasta finales del siglo XX.

A partir de la década de 1930, la zona experimentó procesos de migración, turgurización, segregación social y desafíos, como la inseguridad, la prostitución y la informalidad, problemáticas que persisten en la actualidad. El municipio implementó intervenciones con el objetivo de "integrar" esta área al Centro Histórico de Quito, designado Patrimonio de la Humanidad en 1987. Sin embargo, muchas de estas iniciativas han delineado una frontera evidente entre el centro turístico-comercial y los barrios circundantes.

Además, equipamientos de gran escala como el Mercado de San Roque, el expenal García Moreno y la exterminal terrestre Cumandá, han contribuido de manera indirecta a la disminución del uso residencial, incentivando una mayor actividad comercial, especialmente informal, en la Avenida 24 de Mayo.

Esta investigación destaca, que las políticas centradas exclusivamente en la preservación patrimonial no han abordado de manera efectiva los problemas sociales

arraigados en la zona. La percepción de inseguridad ha aumentado y la actividad comercial en ciertas calles ha experimentado declives notables.

Se plantea una propuesta que se enfoca en promover la residencia mixta y la inclusión social, como base para revitalizar el tejido social del sector. Buscamos fomentar un sentido de identidad y cuidado de los inmuebles y del espacio público, a través de las experiencias cotidianas de los residentes. Esta investigación presenta cinco pautas concretas, que aprovechan la influencia de la estación del metro de Plaza de San Francisco y la implementación de una estación de transferencia bajo el Boulevard de la 24 de Mayo. Estas pautas incluyen la creación de un fideicomiso y un operador urbano, el control de plusvalías, la transferencia de recursos, la mejora del espacio público y la normativa, todo ello con el objetivo de beneficiar a la población más vulnerable.

Este escrito analiza la historia y los retos actuales de la Avenida 24 de Mayo, y presenta una propuesta integral que combina aspectos sociales y urbanísticos para su revitalización. Se busca mejorar la calidad de vida de los residentes y fortalecer la cohesión social en el área.

Palabras clave: Quito; Avenida 24 de mayo; transformación urbana; gentrificación.

Abstract:

This study investigates the historical evolution and contemporary challenges of Avenida 24 de Mayo in Quito, Ecuador, an area that has witnessed significant changes over the years. Initially known as Quebrada de Ullaguangua-huayco and renamed Jerusalem in the 17th century, this thoroughfare served as a water source and marked the southern boundary of the city until the late 20th century.

Starting in the 1930s, the area underwent processes of migration, slumification, social segregation, and challenges such as insecurity, prostitution, and informality, issues that persist today. The municipality implemented interventions with the aim of “integrating” this area into Quito’s Historic Center, designated a UNESCO World Heritage site in 1987. However, many of these initiatives have created a clear divide between the tourist-commercial center and the surrounding neighborhoods.

Furthermore, large-scale facilities such as the San Roque Market, the former García Moreno Penitentiary, and the former Cumanda Bus Terminal have indirectly contributed to the decline in residential use, promoting increased commercial activity, especially informal, on Avenida 24 de Mayo.

This research emphasizes that policies exclusively focused on heritage preservation have not effectively

addressed the entrenched social problems in the area. The perception of insecurity has increased, and commercial activity in certain streets has significantly declined.

A proposal is put forth that focuses on promoting mixed residency and social inclusion as the basis for revitalizing the social fabric of the sector. The goal is to foster a sense of identity and care for properties and public spaces through the daily experiences of residents. This research presents five specific guidelines that leverage the influence of the Plaza de San Francisco metro station and the implementation of a transfer station under Boulevard de la 24 de Mayo. These guidelines include the creation of a trust and an urban operator, the control of land value increases, resource transfer, public space enhancement, and regulation, all with the aim of benefiting the most vulnerable population.

This writing analyzes the history and current challenges of Avenida 24 de Mayo, presenting a comprehensive proposal that combines social and urban aspects for its revitalization. The aim is to improve the quality of life for residents and strengthen social cohesion in the area.

Keywords: Quito; 24 de Mayo Avenue; urban transformation; gentrification.

1. INTRODUCCIÓN

La quebrada de Ullaguangua-huayco, cuyo significado es “río de gallinazos”, fue renombrada por los españoles como Jerusalén, a inicios del siglo XVII, tiempo en el cual abastecía de agua a varios sectores del Quito antiguo y configuraba el límite físico de la ciudad hacia el sur hasta finales del siglo XX (Marín, 2003). Esta quebrada fue rellenada y canalizada en el año de 1922, cuando nació la Av. 24 de Mayo, nuestro objeto de estudio.

El sector ha estado inmerso, desde 1930, en procesos de migración, turgurización, segregación social, desigualdades económicas y conflictos sociales relacionados con inseguridad, prostitución e informalidad, los cuales son recurrentes hasta la actualidad. Frente a estas problemáticas, el municipio ha desarrollado varias intervenciones que tuvieron como objetivo “integrar” este espacio a las dinámicas del Centro Histórico (CHQ), declarado como Patrimonio Cultural de la Humanidad en 1987.

Los proyectos de intervención en el espacio público, los equipamientos de gran escala y las transformaciones socioe-

conómicas nacionales, que tuvieron injerencia en el desarrollo de Quito, afectaron directa e indirectamente a la 24 de Mayo. Los proyectos de espacio público con impacto directo en el sector tuvieron como objetivo mejorar la imagen urbana y vincular el sector con las dinámicas planificadas para el Centro Histórico; sin embargo, marcaron claramente una frontera entre el centro turístico-comercial (núcleo central) y los barrios tradicionales que rodean el mismo (área de amortiguamiento).

Por otro lado, los equipamientos de escala zonal o de ciudad como el Mercado de San Roque, el expenal García Moreno y la exterminal terrestre Cumandá, contribuyeron indirectamente en reducir el uso residencial, puesto que, su presencia y funcionamiento incrementó notablemente la actividad comercial principalmente la informal, en la 24 de Mayo. Cabe recalcar que el desplazamiento del uso residencial y su conformación como centros comerciales y turísticos es una constante en varios centros históricos del mundo.

Las políticas exclusivamente patrimoniales no han considerado al tejido social del sector, arraigando en el territorio los conflictos heredados desde mediados

del siglo XXI. La 24 de mayo se ha convertido en el receptor de ciudadanos que son: mendigos, prostitutas, comerciantes informales, entre otros. La percepción de inseguridad es notable, así como la disminución de actividad comercial constante en los ejes longitudinales de las calles Venezuela, García Moreno, Benalcázar, Cuenca e Imbabura.

Frente a esta realidad, la propuesta se enfoca en promover la residencia mixta y la inclusión social para conformar o reconfigurar el tejido social del sector, entendiendo que es imperfecto, heterogéneo e informal. El objetivo es generar reconocimiento, identificación y cuidado tanto de los inmuebles como del espacio público, a partir de las experiencias cotidianas de sus moradores y no formar escenografías perfectas exclusivas para el consumo turístico.

En este contexto, se exponen cinco pautas que permitirán concretar la propuesta, con el aprovechamiento de la influencia de la estación del metro de Plaza de San Francisco, única en el Centro Histórico de Quito (CHQ), y la implementación de la estación de transferencia bajo el Boulevard de la 24 de Mayo. Se consideran herramientas e instrumentos de planificación territorial expuestos en la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (Lootugs), que deben ser aplicados en el territorio a través del Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS), con referencia al modelo territorial deseado, dispuesto en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (Pmdot).

Las pautas se definieron con la identificación de deficiencias y potencialidades en la 24 de Mayo, las cuales abordan aspectos de: creación de un fideicomiso y de un operador urbano; control de plusvalías mediante anuncio de proyecto y adquisición preferente; transferencia de recursos generados por la cesión onerosa de derechos, identificación de beneficiarios y participación ciudadana; espacio público, equipamientos y normativa para organizar y redistribuir los recursos económicos generados por la planificación urbanística en favor de la población más vulnerable.

2. REFERENCIA HISTÓRICA Y PRESENTE DE LA 24 DE MAYO

2.1 Boulevard de la 24 de Mayo desde su construcción hasta 1980

La Plaza de San Francisco y la quebrada Jerusalén (actual Av. 24 de Mayo) han tenido estrechas relaciones sociales y ambientales, las cuales hacen referencia al centro de intercambio comercial más importante del siglo XV, denominado el “tianguéz”, que estaba ubicado al sur de la ciudad (Terán, 1992, p. 68); así mismo, la pileta de la Plaza de San Francisco, que era un elemento simbólico y fuente de agua en el Quito antiguo, fue el punto de abastecimiento doméstico y de otras tantas actividades que requieren de este valioso líquido. Al lugar acudían los mitayos con grandes vasijas de barro para envasar el agua que fluía mediante un canal proveniente de la quebrada Jerusalén, que atravesaba por los alrededores del convento (Ospina, 1992, p. 117).

Como antecedente, es importante resaltar la importancia de las quebradas en la consolidación de la morfología urbana de la ciudad, considerando que Quito y Ambato son las únicas ciudades ecuatorianas “de quebrada”, un tipo ausente de toda catalogación de ciudades del mundo, las cuales, por lo general, son ciudades de colina o planicie. La topografía irregular dispuesta por la cordillera occidental y las quebradas dificultaron el trazado español de la ciudad. Los islotes naturales de plano horizontal fueron aprovechados para la planificación de plazas (entre ellas San Francisco) y la fundación de la ciudad a través de una distribución estratégica (Marín, 2003). De manera particular, la quebrada Jerusalén delimitaba la ciudad hacia el sur y se convirtió en un componente estructurante de la misma.

Entre los siglos XIX y XX el Quito republicano experimentó cambios espaciales y demográficos, las fuentes de empleo que incrementaron en la ciudad tuvieron injerencia entre las relaciones campo-ciudad. Al comparar los planos de Quito de 1748 y 1763 con el de 1888, la ciudad no presentó un cambio representativo, sin embargo, el área central empe-

zó a densificarse bajo un planteamiento concéntrico. Se atribuyó este fenómeno a su topografía, debido a que no podía expandirse hacia occidente y oriente, con lo cual se consolidó una ocupación en el centro colonial (Kingman E., 1990, p. 134).

Posteriormente, con la incorporación del ferrocarril en 1908 y la apertura del canal de Panamá en 1914, Ecuador dinamizó su economía al relacionarse con el comercio mundial, lo que aceleró la migración hacia las ciudades, por el incremento de fuentes de trabajo. Quito y Guayaquil fueron las ciudades más atractivas por las oportunidades y servicios que brindaban. El beneficio económico del país se reflejó en los cambios de la imagen de Quito, con la construcción de elementos urbanos que intentaron emular ciudades europeas, a través de la incorporación de nuevos conceptos de diseño y materiales de construcción como el homigón armad. Además, la llegada del automóvil a la urbe modificó el trazado y el ancho de las vías (Ortiz, 2004, p. 54).

En el año de 1920 se realizaron importantes obras urbanas proyectadas por la Junta del Centenario, organismo conformado expresamente por el Congreso Nacional, dentro de la cual se consideró la construcción del Bulevar 24 de Mayo, en homenaje al centenario de la Batalla de Pichincha. Esta obra se inició en 1905 con el relleno de la quebrada Jerusalén y fue inaugurada el 25 de mayo de 1922. Su delimitación se estableció al este por la calle Imbabura y al oeste por la calle Venezuela. El uso principal de su entorno fue residencial-comercial y poblado por familias pudientes. En sus inicios fue uno de los lugares más frecuentados y distinguidos de la ciudad por su trazado moderno y su tendencia cultural (Marín, 2003).

La ciudad antigua empezó a deteriorarse aproximadamente desde el año 1930, lo que originó un desplazamiento de las clases sociales altas hacia el norte de la ciudad y la conformación de barrios residenciales, bajo el concepto de "ciudad jardín". Los espacios abandonados fueron ocupados por migrantes de las provincias cercanas, hecho que modificó el uso residencial de la 24 de Mayo, con el consecuente recibimiento de un mayor comercio y presencia de clases popula-

res (Ortiz, 2004). Es aquí donde el modelo de desarrollo urbano de la ciudad de Quito se modificó y pasó de un modelo concéntrico (centro histórico) a un modelo longitudinal.

El crecimiento del área urbana trajo consigo la consolidación de un proceso de segregación socio-espacial, con una clara división entre clases sociales. Esta categorización se plasmó en el primer plan regulador de la ciudad, elaborado por el arquitecto uruguayo Jones Odriozola entre 1942 y 1944, quien ubicó en un sector de la ciudad a las élites y en otro a los obreros. Dentro del plan el CHQ concentró el poder administrativo, definido como centro de gobierno y centro municipal, con gran actividad comercial y en su contexto se establecían zonas de viviendas medias.

En 1964 la Reforma Agraria afectó considerablemente al sector agrícola y se aceleraron los desplazamientos demográficos desde los territorios rurales hacia las principales ciudades del país. En Quito, el CHQ fue el receptor mayoritario de migrantes indígenas desde las provincias del sur, y el Boulevard de la 24 de Mayo fue el punto de llegada, como consecuencia de un improvisada estación de transporte interprovincial que funcionó en su extremo oriental. Esto transformó al sector con el establecimiento de hoteles, tiendas de abastecimiento en general y áreas de diversión; se eliminaron los rastros residenciales y distinguidos, característicos en el entre 1920 y 1930.

Los migrantes fueron señalados como los causantes de incrementar el comercio informal y del deterioro del sector, lo cual fue un fenómeno incontrolable para las entidades municipales. En la 24 de Mayo se ubicaron diferentes actividades populares informales, como un mercado de utensilios y vajillas, además la tan famosa feria de muebles que posteriormente se reubicó en el mercado de San Roque, inaugurado en 1983. Sin embargo, la situación se agudizó con el incremento de la inseguridad y delincuencia en el sector, incluso los comerciantes pagaban mensualidades a grupos delictivos con el fin de brindarles "seguridad" (Enriquez, 1990, p. 81).

La falta de inversión estatal y el acelerado crecimiento demográfico desencadenó graves procesos de tugurización en los barrios colindantes a la 24 de Mayo: San Diego, La Colmena, San Roque y La Marín. Las densidades poblacionales superaron los 1000 habitantes por hectárea, según los censos de 1950 y 1962; así como conglomerado de miseria y delincuencia (Naranjo, 1990, p. 173).

Tiempo después, durante la década del 70, el país experimentó cambios económicos positivos con base en la explotación del petróleo, que se reflejó en la expansión de la urbe y el incremento del parque automotor en Quito. En 1980 se inició la construcción de la Av. 24 de Mayo, por debajo del Boulevard, con el afán vincular el oriente y el occidente del centro de la ciudad. La construcción del viaducto trajo consigo la destrucción del antiguo boulevard y además la afectación a las actividades sociales de su superficie. La ejecución de esta obra duró aproximadamente 12 años; se terminó su construcción en la administración municipal de Rodrigo Paz, entre el periodo de 1988 a 1992. En este tiempo se aceleró el proceso de degradación social, el deterioro de la imagen urbana y la disminución de residentes. Sin embargo, esta percepción no era exclusiva de la 24 de Mayo, ya que todo el CHQ se encontraba en constante deterioro físico y social.

En este contexto, es importante citar la reflexión realizada por Marco Velasco, en referencia a su percepción de la Av. 24 de Mayo:

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

Por otra parte, un hecho relevante, que inició con una renovación de la apariencia física del CHQ, fue su declaratoria como Patrimonio Cultural de la Humanidad en 1978. Esta nueva categorización incluyó a la ciudad dentro de organismos de protección y control internacional, con la posibilidad de recibir recursos económi-

cos nacionales y del exterior. A pesar de ello, no se realizaron gestiones respecto al manteniendo de esta zona hasta 1987, cuando se promulgó la ley de creación del Fondo de Salvamento (Fonsal), como una medida de protección al patrimonio después del fuerte sismo que sufriera la ciudad en ese año (Cueva, 2010, p. 102).

El estatus de Patrimonio Cultural de la Humanidad generó que las acciones estatales se enfocasen exclusivamente en el mejoramiento de los elementos patrimoniales, plazas, monumentos, iglesias y espacios públicos, bajo una visión monumentalista, con el afán de vender al mundo el atractivo turístico del CHQ y dejar al margen su tejido social.

2.2 Políticas patrimoniales e intervenciones municipales desde 1990

Tras la declaratoria de patrimonio del año 1987, se establecieron dos polígonos territoriales que configuraron el centro histórico de la ciudad: el primero denominado como núcleo central, que tiene como objetivo principal su conservación, cuenta con 70,43 hectáreas y concentra monumentos y edificios patrimoniales. El segundo, denominado área de amortiguamiento, rodea el núcleo central y su objetivo es conformar un territorio de transición que respete la morfología patrimonial.

En los años 90 se desarrolló el Plan Maestro de Rehabilitación Integral de Áreas Históricas de Quito, el cual tenía como objetivo estructurar propuestas que ayudaran a subsanar los problemas que existieron en estas áreas, enfocado al desarrollo cultural y social. Dentro de los proyectos destacados encontramos la rehabilitación integral del Panecillo, Santo Domingo y la Loma, la Tola, la Av. 24 de Mayo, la rehabilitación y diferentes proyectos en monumentos y edificios deteriorados, así como el reordenamiento del tránsito, intervenciones viales e implementaciones de estacionamientos (Cifuentes C., 2008).

Sin embargo, la falta de gestión social, la falta de mecanismos e instrumentos de gestión y la falta de viabilidad técnica o económica, impidió ejecutar el plan de manera integral. Varios insumos

generados en el plan se consideraron para la elaboración de la Ordenanza 2956 de Protección de Áreas Históricas en 1992, la cual ya define una normativa que regula la intervención y el aprovechamiento de los predios (Cifuentes C., 2008).

La década del 90 se caracterizó por la creación de entidades nacionales de protección y gestión patrimonial, para planificar y ejecutar las intervenciones del CHQ, con base en la evaluación social y espacial, lo cual tuvo el apoyo de entidades extranjeras como la Junta de Andalucía, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Unesco y el Ministerio de Cultura de Francia. Para garantizar una comunicación directa entre sociedad y el gobierno local, organizar el territorio y ejecutar planes y programas, se creó la Administración Zonal Centro, a partir de la descentralización de la estructura municipal.

A partir del 2000 se establece un nuevo modelo de planificación territorial dispuesto por el Plan General de Desarrollo Territorial, dentro del cual el manejo de áreas patrimoniales se conciben mediante un sistema que incluye áreas identificadas en la meseta central y las cabeceras parroquiales del DMQ (Cifuentes C., 2008). Posteriormente, en el mandato de Paco Moncayo (2000-2009), se elaboró el Plan Especial del Centro Histórico (PE-CHQ), para establecer diferentes líneas de actuación dentro de las cuales resaltan acciones para crear articulaciones entre el núcleo central y el área de amortiguamiento, así mismo, el fortalecimiento de la capacidad habitacional del CHQ hacia el restablecimiento de la residencia y la intervención de ejes, zonas prioritarias y espacio público (Cifuentes C., 2008).

Uno de los ejes prioritarios descrito en el PE-CHQ fue la Av. 24 de Mayo, que reflejaba conflictos sociales relacionados con prostitución, alcoholismo, drogadicción, indigencia, delincuencia y deterioro en su imagen urbana. Este eje contemplaba la integración hacia el oriente con la exterminal terrestre Cumandá en donde confluyó el transporte interprovincial y al occidente con el expenal García Moreno y el Mercado de San Roque, el último centro de abasto de escala metropolitana que dinamiza el comercio informal en el sector.

En el año 2003 se ejecutaron cambios en la Av. 24 de Mayo, uno de ellos fue la reubicación de comerciantes informales “propietarios” de puestos en el espacio público, en los diferentes centros comerciales conocidos como los BBB, construidos por el municipio. Este proceso se plasmó después de varias reuniones y procesos participativos. Adicionalmente, los moradores iniciaron un proceso organizativo para eliminar las 15 “casas de tolerancia” en el sector, debido a que estos negocios afectaban a la seguridad. Su reubicación se realizó en el año 2006, en el sector de la Cantero, en el barrio de San Roque (Álvares, 2013, p. 31).

No obstante, las trabajadoras sexuales regresaron al Boulevard de la 24 de Mayo y a diferentes sectores del CHQ, como la Plaza del Teatro y Santo Domingo. Los moradores del sector de la Cantero no estuvieron de acuerdo con el funcionamiento de esta casa de tolerancia por lo que estigmatizaron, discriminaron y obstaculizaron el trabajo de las mujeres (Álvares, 2013, p. 31). Así mismo, el comercio informal aún se hace presente en las calles, generalmente en las inmediaciones de los mercados de San Roque, San Francisco y Mercado Central.

Sumado a las acciones municipales, se añade la salida de la terminal terrestre Cumandá, en el año 2008, ubicada al lado oriental de la Av. 24 de Mayo. Esta intervención estaba planteada en el PE-CHQ. El equipamiento fue trasladado a la zona de Quitumbe, como un lineamiento establecido para controlar el ingreso masivo de vehículos pesados a la zona y mejorar la conectividad intercantonal y provincial de este equipamiento. A su vez, esta acción tiene dos puntos de vista: el positivo según la planificación urbana oficial, como una medida de protección del área histórica; y, el negativo visto desde la afectación de los comerciantes formales de este sector.

En el año 2009 la alcaldía de Augusto Barrera decidió intervenir una vez más en este espacio, con la creación del “nuevo” Boulevard de la 24 de Mayo, en concordancia con lo establecido en el PE-CHQ y en el proyecto: Creación de las Puertas y Accesos del Centro Histórico, que pretendió reforzar los accesos y ejes

vinculantes del casco histórico con los barrios aledaños, y participar de manera “activa” sobre las áreas problemáticas de los barrios San Roque, La Chilena, El Aguarico, San Diego y la Recoleta, categorizados como barrios con alto proceso de deterioro (PE-CHQ, 2003, p. 66).

Su inauguración en el año 2011 con un discurso municipal de integración y regeneración del tejido social, quedó únicamente en palabras. La exclusión de los moradores en el desarrollo del proyecto y el afán de embellecer el espacio público para los turistas generó un “barrido” de todas las actividades legales, formales e informales. El proyecto no cumplió con los objetivos de crear una nueva conciencia colectiva ni tampoco generar una centralidad cultural y económica para el sector. Por el contrario, desencadenó procesos de expulsión de moradores y comerciantes tradicionales, como consecuencia del incremento de los arriendos y privatizaciones del espacio público por parte de comercios de altos capitales.

Si relacionamos las dinámicas demográficas de la 24 de Mayo, incluyendo un sector de su envolvente barrial y otro perteneciente al núcleo central con las constantes intervenciones, planes y programas relacionados con la preservación del patrimonio, se evidencia que las políticas municipales no han aportado para conformar un tejido mixto compuesto por usos residenciales y comerciales. La población empezó a disminuir constantemente desde el año 1980 hasta el 2010, con mayor agresividad en el núcleo central, como podemos ver a continuación.

El análisis demográfico intercensal en el polígono establecido indica que, tanto en la zona sur como en la norte de la 24 de Mayo, la población disminuyó. Sin embargo, al sur las densidades poblacionales son altas, incluso se ve reflejado aparentes condiciones de hacinamiento. En 1980 se establecían densidades poblacionales superiores a los 500 hab/ha y en 2010 estas disminuyeron, configurando una densidad dispuesta entre 300 y 400 hab/ha. Por otro lado, la zona norte perteneciente al núcleo central pasó, de contener una densidad poblacional media de 300 hab/ha en el 1980, a homologar su territorio demográficamente con densidades menores a los 100 hab/ha.

En lo posterior, desde la alcaldía de Augusto Barrera, el Gobierno estatal emprendió un ambicioso proyecto, que se estableció como la columna vertebral del sistema público de transporte del DMQ, para conectar el norte con el sur de la ciudad en apenas 34 minutos. El metro de Quito, conformado por 15 estaciones contempla una flota de 18 trenes de seis vagones, cada uno para transportar aproximadamente 400 mil personas en un día. (Epmmdq, Metro de Quito, 2012).

En el CHQ se construyó una estación en la Plaza de San Francisco, que trajo consigo varias posturas contrarias a su implementación, puesto que, su construcción vulneró los rastros prehispánicos bajo la plaza, las vibraciones a consecuencia de los trabajos se convirtieron en una amenaza para los monumentos y edificios patrimoniales, y, principalmente no se establecieron mesas participativas con la comunidad

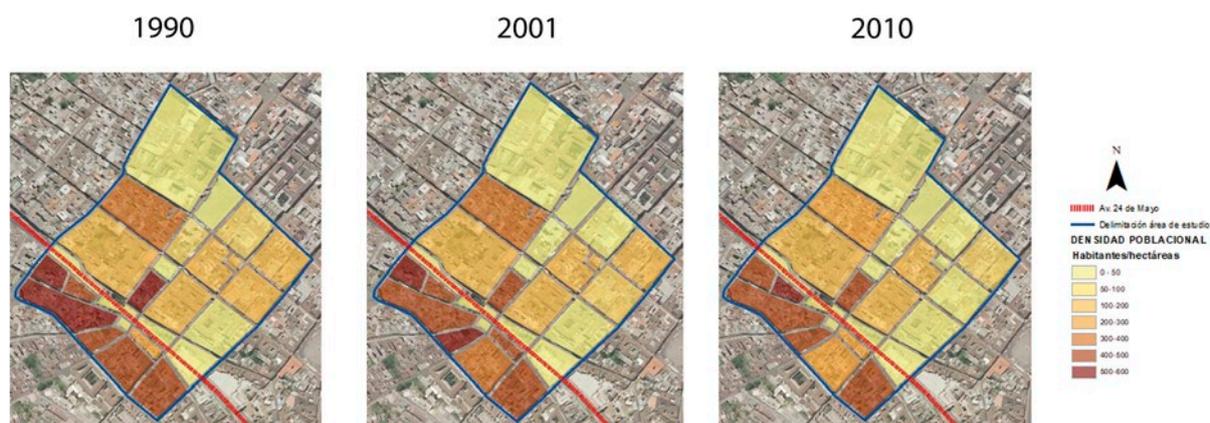


Figura 1. Mapa de densidades poblacionales del área de estudio año 1990,2001 y 2010, Fuente: Autores 2023.

del sector para entender el gran impacto social y comercial, que marcaría este equipamiento en su contexto inmediato. En articulación con esta estación se construyó bajo el Boulevard de la 24 de Mayo una estación intermodal, que conecta por una galería subterránea con la estación del metro y recibirá las unidades de transporte público urbano desde los valles orientales del DMQ, el sur y norte de la ciudad.

La zona que contiene estas dos estaciones recibirá aproximadamente a 80 mil personas al día, lo que preocupa, considerando el impacto que generará en su contexto inmediato si se toman en cuenta aspectos sociales, actividades económicas, informalidad y el espacio público patrimonial. A esto se suma a que la 24 de Mayo refleja graves problemáticas sociales, como prostitución, mendicidad, inseguridad y una desarticulación con respecto a su núcleo central.

Las diferencias entre la zona norte y la zona sur de la 24 de Mayo no son exclusivamente residenciales o demográficas. Como se expuso antes, se definieron dos polígonos en el CHQ, dentro de los cuales el límite sur del núcleo central es la 24 de Mayo, límite político administrativo que se ha convertido en un límite social, espacial y perceptivo. Las políticas públicas aplicadas en el núcleo central rompen la vinculación y las dinámicas socio-espaciales con los barrios que conforman el área de amortiguamiento. La exclusión es evidente en nuestra área de estudio, al comparar y relacionar el área norte y el área sur, como se detalla a continuación:

a) Área Sur del Boulevard de la Av. 24 de Mayo.

Esta área cuenta con 119 predios y su uso de suelo es combinando entre residencial urbano 2 y 3, según lo dispuesto en el PUOS. Además, la morfología de los edificios predomina es residencial-comercial. Sin embargo, únicamente 50 % de los predios reflejan comercios activos en sus plantas bajas. La otra mitad es heterogénea, con edificios abandonados y locales comerciales que han sido adaptados como vivienda con hacinamiento y condiciones precarias. El flujo de peatones disminuyó considerablemente en sus calles transversales a excepción de las calles Venezuela e Imbabura.

b) Área norte del Boulevard de la Av. 24 de Mayo.

Este sector está compuesto por 56 predios, dentro de los cuales 5 son equipamientos (cultural, religioso y salud), que ocupan en el territorio aproximadamente el 50 % del área de esta sección. Incluso el predio de la iglesia de Santa Clara ejerce actividad económica (ferreterías, fruterías, venta de ropa y zapatos), sumándose a las actividades comerciales de la calle Rocafuerte. Su uso de suelo es residencial 3, lo cual implica mayor compatibilidad de usos y actividades, si la relacionamos con la zona sur. El 90 % de inmuebles cuenta con comercios en funcionamiento como: restaurantes, fruterías, verdulerías, vidrierías, distribuidoras de pollos, tercenas, farmacias, imprentas, distribuidoras de insumos en general, heladerías, peluquerías, venta de electrodomésticos y maquinarias, juguetes. El flujo peatonal y vehicular es abundante, al igual que el comercio formal e informal.

Frente a esta realidad es importante definir el rol estatal, para gestionar este sector, considerando que la inversión pública realizada para el metro de Quito atrae la inversión privada a la Av.24 de Mayo, pero a la vez podría agudizar las problemáticas latentes como: pérdida poblacional, desplazamientos de moradores o comerciantes tradicionales, inseguridad, incompatibilidad de usos entre comerciales y residenciales, comercio informal y principalmente la especulación en el valor del suelo.

c) *Espacio público, cotidianidad y renovación.*

Las intervenciones en el espacio público o la implementación de equipamientos, genera modificaciones tanto físicas como sociales. Por un lado, desde punto de vista estatal o desde los ojos del urbanista, se generan escenarios idealizados, que se vinculan a una planificación territorial de una escala más amplia según su vocación, en donde se determina qué se debe hacer en cada espacio y qué no. Por otro lado, se ubica el tejido social, imperfecto, heterogéneo y muchas veces invisible, que convive y reconoce el espacio desde su perspectiva y cotidianidad (Jacobs, 2011).

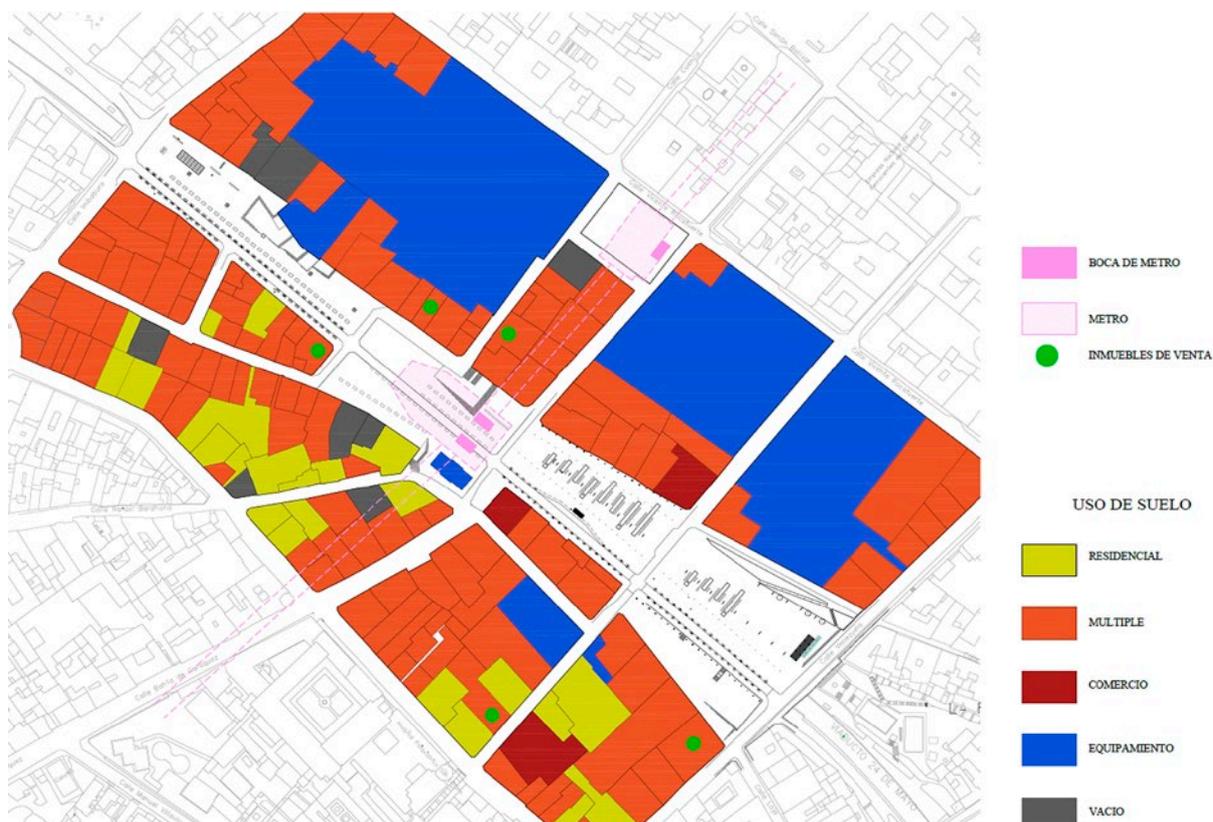


Figura 2. Uso de suelo actual del área de estudio
Fuente: Autores 2023.

Un modelo de planificación territorial, que busque generar autoidentificación e identidad de la sociedad con el espacio público, debe tener como prioridad solventar sus necesidades reales. Las intervenciones fundamentadas en la experiencia cotidiana del espacio, su mixticidad, incorporación de las diferentes realidades y expectativas de sus ocupantes, por muy informales que sean estas, permitirá combatir problemas como segregación social, espacial y problemas de inseguridad. No existen espacios perfectos ni fórmulas mágicas, puesto que cada espacio es diferente y las particularidades son dispuestas por su tejido social (Jacobs, 2011).

Los proyectos de regeneración y rehabilitación urbana, –como comúnmente se conoce a las intervenciones en zonas deterioradas–, el cambio de normativa urbanística y la acumulación de equipamientos y servicios en zonas puntuales de la ciudad, generan en los propietarios conductas especulativas sobre sus bienes, que se reflejan en el incremento en el precio de los arriendos y del inmueble en sí. Así mismo, abre la brecha para que empresarios privados enfoquen inversiones residenciales o comerciales, aprovechando las dotaciones públicas. Esto ha generado desplazamientos de los ciudadanos

de menores recursos económicos, que no alcanzan a cubrir las nuevas exigencias económicas de vivir en un lugar “mejor”.

La gentrificación nace de la colonización de “nuevos espacios”, que son “descubiertos” por colonos o pioneros urbanos (inversionistas privados), quienes se convierten en los nuevos héroes populares, pues tienen como objetivo revitalizar zonas deterioradas y mejorar la imagen urbana, marcando distanciamientos entre sus territorios y el resto de la urbe, sin reconocer que los espacios en los cuales se intenta invertir ya están habitados. Tanto la segregación espacial como la gentrificación se configuran a partir de la evolución del imaginario de frontera, entendido como el punto de encuentro entre lo “salvaje y la civilización” (Smith, 2012, p. 19).

En Estados Unidos, hacia los años 70 y 80, empezó un proceso de gentrificación, como una medida vanguardista que pretendió dejar atrás los problemas del viejo mundo, a través de la transformación urbana que generarían los nuevos ocupantes (pioneros urbanos). Los ciudadanos de New York recibían la gentrificación como una amenaza para los alquileres, las viviendas y la comunidad. Frente a esto, los gestores inmobiliarios respondían que

la gentrificación generaría una mejora en los negocios e incentivaría la inversión privada y proponían lo siguiente:

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

Si bien es cierto el tiempo y la realidad norteamericana es diferente a la convivencia de Latinoamérica, se toma este antecedente considerando que, en un mundo globalizado, los fenómenos capitalistas se expanden sobre diferentes territorios.

Los conceptos de revitalización afirman que los barrios afectados por procesos de gentrificación no tenían antes un modo de vida óptimo, que eran culturalmente moribundos y no contribuían con su rol dentro del territorio según la planificación territorial. Sin embargo, los procesos de gentrificación eliminaron la identidad cultural de los barrios, debido a la cotidianidad y a la interacción social de sus moradores, puesto que se sustituyó su tejido social, al eliminar principalmente las clases bajas e incorporar una clase social con mayores ingresos económicos (Smith, 2012, p. 83).

Smith (2012) dice que, junto a la reestructuración residencial, la gentrificación ha implicado una recentralización que se manifiesta mediante la incorporación de diferentes tipos de comercio, incluso se puede llegar a privatizar servicios urbanos o el espacio público, con el aprovechamiento de la inversión estatal, para obtener beneficios económicos. Este proceso se denomina *boutiquización* y se caracteriza por tener una fuerte revitalización comercial con espacios mejorados (restaurantes, bares, galerías, discotecas), que tienen restricciones sociales de uso de carácter exclusivo (p. 226).

Se ha identificado en la 24 de Mayo inmuebles desocupados o en venta, plantas bajas muertas sin comercios y equipamientos que no se relacionan con las actividades del sector. Existe un claro interés por parte del inversionista privado para desarrollar comercios “renovados” (bancos, restaurantes, hoteles, entre otros), en su zona norte, que forma parte del polígono que define el CHQ. Por otro lado, la inversión privada para generar proyectos residenciales es prácticamente nula; las construcciones destinadas a residencia reflejan un claro deterioro, principalmente en la zona sur del boulevard.

En el 2017, las estaciones del metro en el CHQ estaban en construcción y las intervenciones con maquinarias, excavaciones y cerramientos provisionales en el espacio público, impedían desarrollar actividades de interacción social, comercio y recreación. Además, se percibía el abandono, por lo que se realizaron acercamientos con actores del sector, con el fin de conocer su apreciación sobre este proceso.

Amada Culqui, coordinadora de la Plaza Santa Clara y propietaria de un restaurante de comida típica frente a la Plaza Santa Clara desde hace 17 años, expuso su preocupación respecto a la influencia de la parada del metro, la falta de atención municipal y el incremento en el precio de arriendos, como consecuencia de la expectativa que ha generado este equipamiento. A continuación su relato:

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

Así mismo, Edison Pazmiño, gerente comercial de la Av. 24 de Mayo

y excoordinador de la Red de Negocios de Quito, quien tiene un restaurante frente al Boulevard (área sur) y vive en el sector desde hace 40 años, expresó que los moradores no tienen una buena relación con el municipio; además se sienten afectados por la construcción de la parada del metro, pues los locales comerciales deben cerrar durante el proceso de construcción; y, al igual que Amada, siente preocupación por el incrementando en el valor de los arriendos.

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

Tanto la intervención del 2011 como la implementación de las estaciones del metro evidencian la falta de involucramiento con la comunidad, lo cual ha marcado claros procesos segregativos, que día a día se arraigan en este territorio y agudizan la desesperación de sus residentes y comerciantes respecto a su permanencia en esta zona. Así mismo, se manifiesta una dinámica de boutiqueización dispuesta, debido al paulatino cambio de comercios tradicionales por otros negocios con mayores capitales. Frente a esta realidad Amanda Culqui expone:

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

Además, las intervenciones municipales, poco acordes con las necesidades de los moradores de la 24 de Mayo han desvirtuado la concepción de espacio

público, convirtiéndolo en su antítesis. La propuesta de renovación articulada exclusivamente con las políticas de turismo ha construido espacios muertos, con diseños, iluminaciones y materiales modernos, pero sin vida. Incluso se han configurado como límites sociales, lugares de paso, de no permanencia, y de inseguridad.

La disyuntiva entre lo antiguo y moderno configura, en el imaginario colectivo, diferentes sensaciones y posturas, más aún cuando se analiza integralmente la identidad, las relaciones sociales y la historia. A lo moderno recurrentemente se lo acusa de ser productor de no lugares, es decir, de espacios que no se definen ni como espacios de identidad, ni como relacional, ni como históricos. Las zonas céntricas antiguas han sido catalogadas y clasificadas bajo una concepción monofuncional, en donde el espacio público es únicamente un lugar de memoria, dinámico comercialmente hablando, lleno de viajeros, hoteles, estaciones de transporte y de barracas antiguas destinadas a deteriorarse (Augé, 1992).

Sin embargo, el fracaso de un espacio público no se establece a partir de la temporalidad: antiguo o moderno, sino por los escasos procesos de inclusión ciudadana en la toma de decisiones. La planificación desde arriba y la imposición de criterios personales genera una mala configuración física del espacio público y conflictos entre la norma de uso que establecen los diseñadores y los usuarios cotidianos. Esta falta de conexión obliga a las personas a infringir las normas de uso para adaptarlas a sus necesidades (Jacobs, 2011).

Los fundamentos teóricos relacionados con el sentir de los moradores y las sensaciones que genera la 24 de Mayo en sus visitantes, refleja una problemática compleja. El escaso esfuerzo por componer políticas de vivienda, la falta de control estatal respecto al precio del suelo y arriendos, la desvinculación estatal y el tejido social en la configuración del espacio público, han consolidado en una zona monofuncional o mejor dicho sin función. Está inmersa entre un boulevard rehabilitado pero sin uso, equipamientos de escala metropolitana, edificios abandonados y en deterioro, edificios rehabili-

tados vacíos, y ahora con dos estaciones de transporte público de gran demanda. La zona de estudio no es estable ni como una zona residencial ni comercial, simplemente como un lugar de paso en donde prolifera la prostitución, el micro tráfico de drogas, el alcoholismo y la mendicidad.

d) Expectativas futuras y residencia.

El presente apartado recoge los resultados cuantitativos respecto a la disminución poblacional, y los cualitativos que incluyen acciones, actitudes o percepciones no cuantificables, como problemas sociales, gentrificación, boutiquización, entre otros, con el objetivo de establecer diferentes instrumentos urbanísticos amparados en el avance legislativo del país respecto a planificación territorial, para canalizar los beneficios generados a partir de la inversión pública (metro de Quito). Esto con el fin de mejorar las condiciones de habitabilidad de la 24 de Mayo, que se apartan de las políticas destinadas exclusivamente al turismo y conservación patrimonial, para enfocarse en el tejido social, tanto en su incorporación en la toma de decisiones como el garantizar su permanencia y consolidación en este espacio, considerando el derecho a la ciudad, la función social y ambiental de la propiedad como principios propositivos fundamentales.

Por lo tanto, la propuesta se fundamenta en la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (Lootugs), con el fin de considerar instrumentos que puedan ser aplicados en la 24 de Mayo o en otros sectores del CHQ. Estos están relacionados con la gestión pública del suelo que incluyen: instrumentos para la distribución equitativa de cargas y beneficios, regulación de mercado del suelo, instrumentos de financiamiento del desarrollo urbano, los cuales se aplican en el territorio a través del Plan de Uso y Gestión de Suelo (PUGS), en articulación con las políticas expuestas en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (Pmdot).

Dentro el Pmdot 2015-2025 (vigente), se establecen políticas con visión de desarrollo en el corto, mediano y largo plazo, que permiten alcanzar al Modelo Territorial Deseado (MTD). En el CHQ se

establecen siete políticas relacionadas con patrimonio, resiliencia, valores universales, lugar de diferencias, residencia, cultura y gestión participativa. De ellas, se considera primordial para la presente propuesta la política CH-5 El CHQ como lugar propicio para la residencia, puesto que la habitabilidad tiene coherencia directa con el territorio y muestra cómo en el desarrollo histórico de la ciudad se ha ido adaptando al medio y continúa en permanente evolución, y la política CH-7 de gestión participativa que fomenta el desarrollo social y la participación en la toma de decisiones de sus moradores tradicionales.

La apuesta por fortalecer la residencia tiene como objetivo combatir los problemas de inseguridad, segregación social, expulsión de moradores o comerciantes tradicionales, mediante la conformación de un tejido social, con identidad y apropiación, tanto con el inmueble particular como con el espacio público.

Cabe recalcar que la seguridad de un barrio no se obtiene por la presencia policial o cámaras de vigilancia, sino por la conformación, lo cual conduce a un verdadero orden físico dictaminado por la cotidianidad. La mixticidad de usos (residencial-comercial) y su articulación correcta con el espacio público permite que los moradores se identifiquen con el espacio público, lo cuiden y lo vivan y no sea visto como algo que no le pertenece a nadie y, no generará miedo (Jacobs, 2011).

En este contexto, para aterrizar las ideas en el territorio es necesario crear un proyecto de residencia con usos mixtos en la 24 de Mayo, articulado a las políticas CH-5 y CH-7 descritas en el Pmdot. Para lo cual el PUGS identificará zonas de desarrollo urbano en las cuales se puedan generar recursos económicos de la venta de edificabilidad para financiar programas, proyectos o intervenciones de mejoramiento integral en zonas deterioradas o conflictivas de la ciudad. Es decir, identificar zonas emisoras y zonas receptoras de plusvalía, para capturar el valor del suelo para repartirlo con la sociedad.

La Concesión Onerosa de Derecho (COD) le permite al municipio capitalizar y garantizar la participación de la

sociedad en los beneficios económicos producidos por la planificación urbanística desarrollada en el PUGS. La autorización municipal para generar mayores aprovechamientos de suelo en zonas de desarrollo urbano, sean estas centralidades, ejes viales representativos o contexto inmediatos-intermedios a las paradas del metro, será pagada por los inversionistas en dinero o especie, recursos que podrán ser utilizados exclusivamente en ejecución de infraestructura, construcción de vivienda adecuada y digna de interés social, equipamiento, sistemas públicos de soporte necesarios, en particular, servicio de agua segura, saneamiento adecuado y gestión integral de desechos, u otras actuaciones para la habilitación del suelo y la garantía del derecho a la ciudad.

Modelos similares se han ejecutado en países como Brasil con la construcción del BRT y aplicación de los CEPAC'S. Los recursos recaudados se han invertido en vivienda social con el fin de mejorar las condiciones de habitabilidad del sector, y para así recuperar su uso residencial. Es importante resaltar que no todos los inmuebles cuentan ocupantes tradicionales y que gran parte de las edificaciones son arrendadas y administradas por herederos. Por esta razón se intenta atraer a nuevos moradores que deseen vivir en la 24 de Mayo. Esto estimularía una convivencia armónica entre los moradores tradicionales y los nuevos vecinos, y a su vez se incentiva una mezcla social con moradores que tienen un estatus socioeconómico distinto, con el consiguiente combate, de cierta manera, de la segregación espacial actual.

Max Weber, sociólogo alemán, incluye dentro de la estratificación social (clase obrera, clase media y clase alta) una cuarta clase social a la cual se la denominó "trabajadores de cuello blanco", con capacidad adquisitiva para el acceso a la propiedad y a la educación. Este grupo social, que generalmente está por debajo de los 35 años de edad, está compuesto por académicos, científicos sociales, arquitectos, abogados, doctores (profesionales en general), que buscan ubicarse cerca a paradas de transporte – para el caso la estación de intermodal de la 24 de Mayo y la estación del metro en

la Plaza San Francisco–, o alrededor de lugares con fuentes de empleo, es decir, giran alrededor de los sectores con servicios avanzados. Otro aspecto importante a resaltar es su interés cultural; los equipamientos y comercios deben satisfacer las necesidades de su estilo de vida (Marulanda, 2016, p. 9).

3. CINCO PAUTAS PARA PROMOVER LA RESIDENCIA

Las pautas se definieron al identificar deficiencias y potencialidades en la 24 de Mayo, que abordan los aspectos de: creación de un fideicomiso y de un operador urbano control de plusvalías mediante anuncio de proyecto y adquisición preferente; transferencia de recursos generados por la cesión onerosa de derechos; identificación de beneficiarios y participación ciudadana; espacio público, equipamientos y normativa, para organizar y redistribuir los recursos económicos generados por la planificación urbanística en favor de la población más vulnerable.

a) Creación de un fideicomiso y de un operador urbano.

La creación de un operador urbano, que debe ser una entidad municipal, es crucial para la implementación de proyectos, puesto que se convierte en el facilitador para activar los procesos de gestión y ejecución. Su rol contempla la identificación de actores públicos, nacionales e internacionales y privado, y la coordinación y gestión, entendiéndose que las intervenciones sociales deben realizarse con el acompañamiento y monitoreo municipal para lograr consolidar un proyecto residencial en la 24 de Mayo.

Este operador deberá asegurar que los recursos económicos recaudados mediante la COD se designen al proyecto y no ingrese a arcas municipales para ser utilizados en gasto corriente; se debe crear un fideicomiso mercantil público y privado para canalizar las inversiones dentro de los plazos establecidos en el proyecto, generar auditorías y fiscalizaciones, generar transparencia y principalmente concretar el objetivo específico.

b) Control de plusvalías mediante anuncio de proyecto y adquisición preferente.

La implementación del metro de Quito y el acceso directo a sus bocas de ingreso genera en el mercado inmobiliario un incremento especulativo en el valor de suelo (cuando hay especulación el mercado regula el precio), lo que refleja en el valor del bien inmueble o en su arriendo y beneficia a su propietario sin haber desarrollado ningún tipo de mejora. Esta realidad se refleja en la 24 de Mayo en donde los propietarios se han beneficiado de la inversión pública con cada intervención.

El valor de un bien inmueble se establece a partir de dos consideraciones. La primera es el valor de la edificación para la cual un propietario destina un monto para adquirirlo y otro monto para su mantenimiento, lo que con el pasar el tiempo genera una ganancia ordinaria. La segunda se relaciona con el valor del suelo, el cual puede variar con dependencia del esfuerzo de otros, sea por inversión pública, cambios normativos, inversiones privadas, por la escases o especulación de suelo. Es importante resaltar que el suelo se revaloriza mientras que la edificación se devalúa con el transcurso de los años.

Por lo tanto, para controlar las plusvalías de esta zona, el municipio debe realizar el anuncio del proyecto (para el presente caso: Proyecto de residencia con usos mixtos de la 24 de Mayo con referencia al metro de Quito), con el objetivo de fijar el avalúo de los inmuebles dentro de la zona de influencia de la estación del metro o de la parada intermodal bajo el boulevard y de evitar el pago de un sobreprecio en caso de expropiaciones inmediatas o futuras.

Posteriormente se debe aplicar el derecho de adquisición preferente a favor del municipio, para evitar procesos agresivos de gentrificación o desplazamientos de las clases sociales bajas del sector, con el fin de configurar un inventario de inmuebles que se articulen al proyecto, como vivienda de interés social para residentes o comerciantes tradicionales de bajos y medianos recursos económicos.

c) Transferencia de recursos generados por la COD.

Los inmuebles inventariados como patrimoniales y los que se encuentre dentro de áreas patrimoniales deberían ser adquiridos de manera diferenciada, según la ordenanza metropolitana 0260 que establece usos, formas de ocupación y edificabilidad del suelo patrimonial con el fin de conservar estos territorios. Por lo tanto, poseen restricciones de aprovechamiento urbanístico respecto a otros sectores de la ciudad en los cuales la norma permite su incremento.

En este sentido, la propuesta de financiación se soporta en la transferencia de derecho de desarrollo aplicando operaciones urbanísticas interligadas entre zonas emisoras de edificabilidad (CHQ) y zonas receptoras (áreas en desarrollo urbano), es decir, parte los recursos generados mediante la COD serán distribuidos en el CHQ, en programas de vivienda como el propuesto en la 24 de Mayo, renovación o mantenimiento de inmuebles, espacio público y sistemas públicos de soporte.

d) Identificación de beneficiarios y participación ciudadana.

La desconexión entre el Estado y la sociedad en temas de planificación territorial ha generado un rechazo en la 24 de Mayo. En la memoria de los moradores aún está presente el sinsabor producido tras la construcción del Boulevard de la 24 de Mayo en el año 2011, que culminó con un barrido de actividades y el abandono del espacio público. Actualmente se sienten excluidos y vulnerables con la construcción del metro.

Por lo tanto, la presente propuesta le apuesta a la conformación de un tejido social a partir del levantamiento de actores y posibles beneficiarios de subsidios directos o cruzados financiados desde la COD, para lo cual se debe incluir a todos los actores de este territorio haciendo referencia a su identificación cultural, edad, sexo, actividad económica, para solventar las necesidades reales de la población.

El objetivo es promover que los moradores y comerciantes tradicionales puedan acceder a la compra del inmueble mediante el otorgamiento de subsidios para permanecer en el sector en donde se han generado micro procesos de interacción social. Un referente es la rehabilitación de la Casa de los Siete Patios cuyo proyecto estuvo financiado por la Junta de Andalucía (mediante fondos no reembolsables), de manera coordinada con el municipio y permitió conservar el uso residencial manteniendo a sus inquilinos tradicionales.

Adicionalmente, se debe fortalecer el Sistema de Gestión Participativa (SGP) realizado por el municipio y compuesto por las fases: informativa, deliberativa, decisional y negociación, resolutive, ejecutiva y evaluativa.

e) Espacio público, equipamientos y normativa.

Los ejes longitudinales con mayor jerarquía son las calles Venezuela, García Moreno, Imbabura y Benalcázar, que cuentan con una dinámica socioeconómica similar. En su trayecto encontramos monumentos, plazas y diferentes equipamientos que se relacionan con los transeúntes. Sin embargo, al cruce con el Boulevard de la 24 de Mayo esta dinámica cambia y se genera una sensación de inseguridad y abandono.

Es importante evaluar el uso que se propondrá en la exCárcel Municipal y en el exhospital San Lázaro ubicados en la calle Ambato, considerando que los equipamientos existentes en el CHQ están concebidos bajo un criterio de planificación metropolitana más no bajo un criterio de planificación barrial. Es por eso que los moradores del sector no se identifican con equipamientos existentes. Se propone implantar un equipamiento que sea amigable con su contexto, que interactúe con los moradores y que satisfaga sus necesidades para que pueda ser de uso mixto,

con la incorporación de vivienda con el fin de que este espacio se mantenga activo más allá del horario laborable. Sería una mala idea pensar implementar un museo, oficinas o un hotel, puesto que estos equipamientos no son destinados a los moradores del sector.

La normativa menciona que con respecto al uso de suelo y la compatibilidad de actividades comerciales, debe dirigirse a proteger los comercios barriales que generan una dinámica vecinal y son complementados por comercios como teatros, cines y café que se vinculen la identidad cultural y patrimonial de la zona. Deben restringirse y controlarse los establecimientos destinados a billares con venta de licor, cantinas, bares, video-bares, karaoke, peñas, bar-restaurantes, salas de baile y casinos, pues la aglomeración de este tipo de comercios perjudicaría la propuesta residencial planteada.

Finalmente, se debe modificar el diseño actual del Boulevard de la 24 de Mayo, ya que no incentiva la permanencia de los ciudadanos ni el intercambio de relaciones sociales, puesto que no tiene lugares de sombra ni espacios destinados al encuentro y al ocio compartido. Son trescientos metros de hormigón compuesto por jardineras, bolardos y detalles en general, que cumplen una función meramente decorativa. La nueva propuesta debe incorporar un estudio detallado de cómo las bocas del metro se relacionarán con su entorno con el fin de resolver flujos peatonales, vehiculares y áreas destinadas a la permanencia con el fin de que el espacio público se incorpore a las dinámicas socioeconómicas propuestas con anterioridad. Se debe tomar en cuenta que en la actualidad este espacio público es utilizado como un lugar de paso que limita el CHQ con su envolvente barrial existente en el sur.

La propuesta antes señalada se expone a continuación, mediante una propuesta esquemática espacial:



Figura 3. Propuesta esquemática espacial
Fuente: Autores 2023.

4. CONCLUSIONES

Apoyado en los resultados cualitativos y cuantitativos de la investigación, se afirma que las acciones municipales desarrolladas desde inicios del siglo XX y las intervenciones en fachadas y espacio público no han mejorado la calidad de vida de sus habitantes. El propósito del municipio fue mejorar la imagen urbana de diferentes sectores deprimidos y así poder articularse a las políticas de conservación monumental para fines turísticos, sin incluir las necesidades reales de sus moradores, con lo cual se ha obtenido un vaciamiento poblacional constante, pérdida de actividades tradicionales y la falta de uso e interacción social en el Boulevard de la 24 de Mayo.

En virtud de ello, se plantearon mecanismos aplicables en la Av. 24 de Mayo, con el aprovechamiento de la influencia que tendrá sobre este espacio la implementación de la parada del metro en San Francisco y de la estación de transferencia bajo el Boulevard. Lo planteado obedece a las necesidades actuales de sus moradores considerando su historia e identidad.

La propuesta pretende evitar la exclusión de ciudadanos mediante el control del precio del uso del suelo y a su vez definir mecanismos para redistribuir los beneficios económicos privados adquiridos a partir de la inversión pública (captura del valor del suelo). Modelos similares se han ejecutado en países como Brasil, con la construcción del BRT y aplicación de los CEPAC'S. Los recursos recaudados se deben invertir en vivienda social, con el fin de mejorar las condiciones de habitabilidad del sector para así recuperar su uso residencial. Esto estimularía una convivencia armónica entre los moradores tradicionales y los nuevos vecinos, a su vez se incentiva una mezcla social con moradores que tienen un estatus socioeconómico distinto, con lo cual se combate, de cierta manera, la segregación espacial actual.

Se hace hincapié en que todos los procesos deben planificarse a escala barrial con incidencia a escala zonal o metropolitana, para garantizar su sostenibilidad en el tiempo. Se vuelve indispensable incorporar la participación ciudadana y el seguimiento constante dentro de los futuros proyectos, dejando en claro que el espacio público va más allá de rehabilitar aspectos

estéticos o físicos. El espacio público tiene como objetivo principal ser el escenario de interacciones sociales, mas no debe pretender excluir a los ciudadanos.

5. REFERENCIAS

Augé, M. (1992). *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa.

Cifuentes, C. (2008). La planificación de las áreas patrimoniales de Quito. *Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos*, 101-113.

Cueva, S. (2010). *Espacio público y patrimonio*. Quito: Flacso-Abya Yala.

Enriquez, F. (1990). Centro Histórico de Quito, Sociedad y Espacio Público. Vol. 2. Quito: Fraga.

Epmmdq. (10 de febrero de 2012). *Metro de Quito*. Recuperado el 10 de 02 de 2017, de <http://www.metrodequito.gob.ec/metro.php>

Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing Libros, S.L.

Kingman, E. (1990). *Quito, vida social y modificaciones urbanas*. Vol. 6. Quito: IMQ-Junta de Andalucía. Quito: Trama.

Marín, L. A. (2003). *La lagartija que abrió la calle Mejía*. Quito: Fonsal.

Marulanda, A. (2016). *Movimientos sociales frente al desplazamiento: ¿cómo desafiar la gentrificación?* Quito: Flacso.

Naranjo, F. (1990). *Centro Histórico de Quito, problemática y perspectivas*. Vol. 1. Quito: Fraga.

Ortiz, A. C. (2004). *Origen, traza, acomodo y crecimiento de la ciudad de Quito*. Quito: Trama.

Ospina, P. (1992). *Factores dinámicos en el desarrollo urbano de Quito colonial*. Vol.6. Quito: IMQ-Junta de Andalucía (pp. 67-86). Quito: Trama.

PE-CHQ. (2003). *CHQ, Plan Especial*. Quito: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Smith, N. (2012). *La nueva frontera urbana*. Madrid: Traficantes de sueños.

Terán, R. (1992). *Factores dinámicos en el desarrollo urbano de Quito colonial*. Vol.6. Quito: IMQ-Junta de Andalucía (pp. 67-86). Quito: Trama.